Sport wodny



Nr. 17

15 PAŹDZIERNIK 1933 R.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA,
TURYSTYKI WODNEJ i JACHTINGU MOTOROWEGO

CENA EGZEMPLARZA ZŁ. 1.20

ROK IX

Czy wolno sportowcom walczyć — do wyczerpania?

Czytamy: „Zawodnik X po bohaterskiej walce z najgroźniejszym jego rywalem w czasie biegu nagle załamał się i t. d.", albo „Pływak Y — zwycięzca biegu na 1500 m. stylem dowolnym — po przybyciu na metę prawie że bezprzytomny został wydobyty z wody". Czytelnik, nie znając towarzyszących załamaniu się zawodnika okoliczności, łatwo domyśli się w uprawianiu sportu wysoce szkodliwej dla zdrowia czynności, a osoby stroniące od sportu albo nielubiące sport z triumfem podkreślają szkodliwość uprawiania sportu przy takiej okazji.

Powstaje tedy pytanie, czy zawodnikowi wolno wogóle wyczerpać się aż do upadku i czy wypadek taki nie przynosi sportowi więcej szkody aniżeli zasług. Zadając sobie to pytanie, w każdym poszczególnym wypadku koniecznem będzie badanie, czy zwycięstwo w danym biegu czy konkurencji warte jest takiego poświęcenia, jakiem jest wyczerpanie się do ostateczności albo nieprzytomności. Odpowiedź jest dość prosta, jeżeli bowiem chodzi o wysoką stawkę, jak np. zdobycie jakiegoś cennego mistrzostwa albo zwycięstwa w reprezentacji krajowej lub innej, zawodnik prawdziwy zazwyczaj powinien wydać i wydaje też wszystko z siebie, aby tylko zwyciężyć, a uczyni to temwięcej, jeżeli od zwycięstwa jego zależeć będzie zwycięstwo całej drużyny. Ludzie, usposobieni wrogo do sportu w takim wypadku cenić będą wyżej zwycięstwo barw np. polskich, jak pojawiająca się ciągle u nich tendencja zwalczania sportu i towarzyszących mu okoliczności.

Pozatem załamanie się zawodnika będzie zawsze pewnego rodzaju wykładnikiem pojęcia jego zadania i służyć będzie także w pewnym stopniu do oceny kwalifikacyj względnie zdolności zawodnika, jego treningu i dalszych możliwości.

Zawodnik więc nie tylko może ale i w danych chwilach winien poprostu walczyć aż do upadku względnie zupełnego wyczerpania się. Jest jednak różnica w tem, czy wyczerpanie się następuje po biegu czy w czasie samego biegu czy konkurencji. Odgrywają tu bowiem rolę okoliczności, ważne ze względu na zdrowie, które przecież w sporcie — z uwagi na jego zalety — nie może albo nie ma ulec szwankom.

Załamanie się zawodnika po ukończeniu biegu obserwuje się nawet u hartowanych regularnym, celowym i systematycznym treningiem ludzi i jest konsekwencją wysokiego naprężenia psychicznego, jakie cechuje zawodnika ambitnego i ofiarnego w czasie biegu. Z chwilą minięcia mety „wysokie napięcie" momentalnie opada do zera, zawodnik pada, rozciągając się z ulgą i tracąc kontrolę nad samym sobą. Słabość ta jednak po krótkim już wypoczynku minie, nic przedstawiając żadnego dla zdrowia niebezpieczeństwa.

Wręcz przeciwnie natomiast ma się sprawa, kiedy zawodnik traci panowanie nad sobą w czasie biegu. Powodem może być tylko niedostateczne przygotowanie treningowe albo też choroba płuc czy serca.

Wiadomo, iż płuca nasze doprowadzają organizmowi potrzebny do życia tlen. Im większy jest wysiłek organizmu, tem więcej potrzebuje on tlenu. Jeżeli wskutek choroby albo nieprzyzwyczajenia płuca nie są w stanie, dostarczyć organizmowi potrzebną mu przez zwiększoną pracę proporcjonalnie większą ilość tlenu, jeżeli dalej serce z tych samych powodów nie potrafi regulować przyśpieszoną wysiłkiem nieraz gwałtownym cyrkulację krwi, organizm słabnie bardzo prędko. Zawodnik rezygnuje, bo musi, rozciąga się, bo sprawia mu to ulgę. Oddech jego jednak jest — w przeciwieństwie do zawodnika zdrowego i odpowiednio trenowanego — gwałtowny a serce bije nieregularnie. Wtenczas załamanie się jest dowodem wysoce szkodliwego dla zdrowia człowieka nadwyrężenia organizmu i może powodować nieobliczalne w następstwach komplikacje.

Reasumując powyższe, stwierdzamy, iż zdrowy, trenowany odpowiednio sportowiec jest zdolny do największych wysiłków bez uszczerbku na zdrowiu, a załamanie się jego po biegu jest ni mniej ni więcej wypoczynkiem naturalnym, podczas gdy załamanie się w czasie biegu, wyłączając oczywiście nieszczęśliwe wypadki — świadczyć będzie o niedostatecznym lub niecelowym treningu albo o chorobie ważnych organów — ambitnego ale nieostrożnego zawodnika.

Jasnem zatem jest, jak ważną jest stała opieka lekarska i poradnia sportowo-lekarska, oraz trening celowy, regularny i stopniowy. I gdyby wszyscy sportowcy dbali więcej o siebie w tym kierunku, znikłyby przykre te zjawiska z boisk, bieżni i pływalń, zaś sportowi uczynilibyśmy niemałą usługę.

L. K.

Wewnętrzne regaty O.W.S.K.

W dn. 17 września odbyły się w Krakowie wewnętrzne regaty O.W.S.K., które były niejako eliminacjami przed regatami międzyklubowemi. Regaty te wykazały wielką żywotność O.W.S.K., który zademonstrował szereg osad dobrze zapowiadających się na przyszłość. Mimo braku reklamy regaty te wywołały wcale znaczne zainteresowanie i zebrały sporo osób na terenie regat.

Wyniki regat są następujące:

Bieg I. Czwórki wyścigowe: 1) I osada w czasie 2:58.8: Irlich, Flisak, Pączek, Slizowski, st. Trzciński L., 2) II osada 3:04.8.

Bieg II. Czwórki półwyścigowe pań: 1) I osada: Nowińska, Rogalska, Zakrzewska, Cyrekówna, st. A. Dubrawska 3:26.8, 2) II osada 3:32.8, 3) III osada 3:35.

Bieg III. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy: 1) I osada: Poje, Wodecki, Węgrzyn, Tarczałowicz, st. Gorączko 3:09.2, 2) II osada daleko wtyle z powodu złamania dulki.

Bieg IV. Dwójki: 1) I osada: J. Długoszewski, Wł. Długoszewski, ster. Cyankiewicz 3:14.4, 2) II osada 3:17.8.

Bieg V. Jedynki wioślarzy powyżej 35 lat: 1) A. Grabski, 2) B. Zydroń.

Bieg VI. Ósemki: 1) I osada: Irlik, Flisak, Pączek, Slizowski, Poje, Węgrzyn, Wodecki, Tarczałowicz, st. Trzciński 2:31, 2) II osada 2:35.2.

ROK 9. WARSZAWA, 15 PAŹDZIERNIK 1933 R. Nr. 17

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Kajak a regaty

Obserwujemy ciekawe zjawisko. Kajakarstwo wprowadzone na nasz teren jako sport wyłącznie turystyczny coraz to bardziej przechyla się ku kierunkowi czysto sportowemu zawodniczemu.

„Ojcowie" naszego kajarastwa urodzeni włóczędzy załamują z rozpaczy ręce: Et tu Brute contra me! Osobiście należę do tych co się ewolucją kajakarstwa w tym kierunku, tak bardzo nie martwią. Dlaczego, postaram się wytłumaczyć.

Mylą się ci co utrzymują, że dążności zawodnicze urodziły się z„małpowania" innych sportów, wybitnie zawodniczych-wyścigowych.

Niewątpliwie i ten czynnik wywiera pewien wpływ na wzmaganie się ruchu kajakowo-zawodniczego. Głównej jednak przyczyny szukać należy gdzieindziej.

Przyczyną tą jest instynktowna dążność młodzieży do rekordu, współzawodnictwa. Młodzież chce znać miarę swych sił, upaja się wysiłkiem, walką.

Dla pokolenia turystów kajak jest środkiem ucieczki od zgiełkliwego, pełnego pośpiechu życia. Umożliwia „splendid isolation" jednostki chcącej wyrwać się z pod hegemonji masy — jednostki pragnącej odszukać „siebie" w obcowaniu „sam na sam" z naturą. Wędrówki wodne stanowią zatem czynnik przywracający równowagę wewnętrzną jednostki, poddanej przemocy organizacji, hasłom, wydajności za wszelką cenę, prowadzącym do wyjałowienia życia wewnętrznego.

Młodzież nie zna jeszcze przesytu. Życie społeczne z całą hierarchją przymusów nie zdążyło zaciążyć nad jej życiem indywidualnem. Organizacja imponuje masą, ogromem, siłą. Hasła wysiłku, największej wydajności, harmonizuje się z naturalnemi tendencjami organizmu, który w okresie „wrzenia i burzy" przejawia młodzieńczą nadwyżkę sił, dąży do ekspansji, posiada wiarę w swą moc i potęgę.

Spojrzenie na zagadnienie ruchu zawodniczego z punktu widzenia biologji, rozgrzewa w zupełności młodych zapaleńców.

Czy grozi z tego powodu kajakarstwu turystycznemu widmo zagłady? Broń Boże! Po latach z dzisiejszych „ścigantów" będziemy mieć — włóczęgów, najwierniejszych wyznawców wielkiej wędrówki, entuzjastów prostoty, Przyrody i Przygody.

Jest to normalny cykl rozwojowy. Zabranianie wyścigów młodzieży byłoby równie nierozsądne jak zmuszanie do nich staruszków. Każdy wiek ma swe odrębne zamiłowania.

Zagadnienie kajakarstwa zawodniczego sprowadza się więc do odpowiedzi na zgoła inne pytanie: Czy kajak jest odpowiednim sprzętem „wyścigowym".

Myślę że: nie!

Kajak nie jest pomyślany jako łódź szybka. Szybkość jest tu trzeciorzędnym czynnikiem.

O ile walory turystyczne kajaka nie ulegają żadnej wątpliwości, o tyle wyścigowe stoją pod dużym znakiem zapytania.

O wyniku zawodów prócz sprzętu decyduje jeszcze technika (styl) oraz trening. Technika wiosłowania na kajaku jest bardzo prymitywna, styl nie odgrywa większej roli. Porównajmy smukły skiff z wyścigowym kaja-



Zwycięska osada klubu Societa Nautica Pullino di Isola d'Istria — Italja, która zdobyła Mistrzostwo Europy na regatach w Budapeszcie.

kiem, a zobaczymy jak kajak jest niezdarny. Wąski skiff stworzony jest wyłącznie po to by osiągać na nim szybkość. Długie wiosła, dzięki wykorzystaniu dźwigni pozwalają na doskonałe zużytkowanie pracy wioślarza. Wiosłowanie wykorzystywa siłę mięśni całego korpusu. Styl decyduje w dużej mierze o wyniku.

Wyścigi na kajaku, przywodzą mi zawsze na myśl wyścigi w workach. Nieodpowiedni sprzęt, praca wioślarza ograniczona do „szamotania się" górnej części tułowia.

Użycie kajaka do wyścigów jest równie nielogiczne jak skiffa do turystyki.

Zwolenników wyścigów należy więc zachęcać do startowania na łodziach wyścigowych wioślarskich. Znajdą w nich więcej zadowolenia i korzyści.

I jeszcze jedno: zawody mają sens jeśli poprzedza je sumienny, regularny trening. O ile zalety zaprawy wioślarskiej zarówno wychowawcze jak i zdrowotne są ogólnie bardzo wysoko stawiane, to o zaprawie kajakowej nie da się tego powiedzieć.

Wartość zdrowotna zaprawy kajakowej jest minimalna. Jeśli treningu na kajaku nie uzupełni się dodatkowemi ćwiczeniami w innych sportach, wkrótce zauważymy niepomyślne objawy.

Bardzo intensywne zatrudnienie góry tułowia, przy zupełnym prawie spoczynku dołu, odbija się ujemnie nie tylko na rozwoju mięśniowym, lecz i funkcjonowaniu narządów wewnętrznych. Otrzymamy typowe deformacje w budowie i dolegliwości spowodowane zaburzeniami w krążeniu i t. d.

To też kajak jako przyrząd wyścigowy może być traktowany jedynie jako „malum necessarium", czyli jako „skiff dla ubogich".

Wszystko co nadmieniłem wyżej odnosi się do kajakowych wyścigów płaskich. Wyścigi górskie o charakterze spływowym, gdzie o wyniku decyduje nie tyle wysiłek fizyczny wioślarza, ile styl jazdy umiejętność prowadzenia łodzi, poprzez zdradliwe przeszkody górskiej rzeki, nie powoduje szkodliwych następstw jakie wywołuje trening „płaski". Zresztą tu kajak jest łodzią na swojem miejscu.

Nie odnoszę swych zastrzeżeń również do regat kajakow żaglowych i popisów wodnych będących sprawdzianem sprawności kajakowca. Te typy zawodów można jak najbardziej polecić, propagować słowem i czynem, bo przyczyniają się do podniesienia technicznego poziomu wyszkolenia kajakowców.

Polski Związek Kajakowców nie zamierza ruchu regatowego wśród młodzieży w jakikolwiek sposób hamować, a tembardziej tępić. Tem niemniej uważa, że racja bytu i przyszłość kajakarstwa leży wyłącznie w turystyce.

Odznaka turystyczna P.Z.K. ma być tym „piorunochronem", który dążności współzawodnicze skieruje ku racjonalnie uprawianej turystyce.

Niepomyślny występ naszej reprezentacji w Pradze Czeskiej wywołał w prasie i opinji sportowej dużo przykrych uwag. Nie robimy sobie z klęski praskiej tragedji, nie tylko dlatego że „pierwsze koty za płoty", lecz i dlatego że nie przywiązujemy większego znaczenia do rozwoju kajakarstwa wyścigowego. W swem stanowisku P.Z.K. nie jest odosobnione na forum międzynarodowem. Większość członków I.R.K. sądzi, tak samo, jak to w Pradze na kongresie dało się stwierdzić.

To też nie bardzo smucą nas niepowodzenia wyścigowców, tem bardziej, że na drugim odcinku turystycznym możemy minusy zrównoważyć, taką nadwyżką plusów, że bilans ogólny jest dodatni. Tempo rozwoju kajakarstwa w Polsce jest czemś niezwykłem, jedynem. W ciągu pięciu lat kajak stał się sportem powszechnym.

Bez przesady można powiedzieć, że uprawiają sport ten wszystkie warstwy społeczne, od biedoty wielkomiejskiej, począwszy, aż do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, który jest wielkim zwolennikiem sportu kajakowego.

Kajakarstwo stało się obok nart najpopularniejszym sportem inteligencji, elity.

Sukcesy swe kajak zawdzięcza jednak nie regatom lecz turystyce.

Tonny.

Pro Domo Sua

W sprawozdaniu swem p. t. Szlak Górnej Wierzycy dr. J. K. Klein „rzucił parę kamyczków do mego ogródka". W imię prawdy chcę więc odpowiedzieć:

1) Dr. Klein nieściśle cytuje moją charakterystykę Wierzycy (idzie o sens, a nie słowa). Napisałem: „Szlak b. piękny, godny lepszego poznania", zaznaczyłem przytem „opisu szczegółowego brak". Dr. Klein cytuje natomiast charakterystykę podaną przy opisie sąsiednim rz. Wdy (Czarnej Wody).

2) Szlak Wierzycy nie przedstawia się bynajmniej tak beznadziejnie jak to pisze dr. Klein.

Prawda jest dużo kładek, mostków, i tem podobnych przeszkód, lecz naogół wody niebrak.

Kanałami wodę odprowadza się tylko w okresie sianokosów, aby nawodnić suche łąki.

Dr. Klein miał pecha trafił w niewłaściwej porze, a stąd i gorycz w sercu i ujemna charakterystyka rzeczki bynajmniej nie najgorszej.

3) Pomiar kilometryczny Wierzycy podałem w/g. kilometrażu ze źródeł niemieckich.

Biję się w piersi, zbyt wierzyłem w solidność niemieckich pomiarów. Obiecuję w II wydaniu poprawić się... A wogóle dziękuje dr. Kleinowi za wizję lokalną, niestety niezbyt przyjemną.

A. Heinrich.

Musu Vandens Keliai

Tych parę niezrozumiałych słów, znaczy po litewsku „Nasze drogi wodne".

Pod powyższym tytułem prof. Steponas Kolupaila (Stefan Kołłupajło) — wydał w Kownie bogato ilustrowaną książeczkę poświęconą szlakom wodnym Litwy. Układ wzorowany na A. Heinricha „Szlakach wodnych Polski" (które jak donosi list, zachęciły kowieńskiego profesora do opisu swego pięknego kraju).

Ze swej strony również wierzymy, że wkrótce dwa bratnie (choć poróżnione) narody podadzą sobie ręce do zgody, a kajakowcy obu krajów przekroczą granice polityczne, aby się wzajemnie poznać.

Wystawa Sportowa i Turystyki Zimowej

Celem pokazu dorobku sportów i turystyki zimowej, rozwoju w tej dziedzinie oraz przeglądu wytwórczości krajowej, związanej ze sportem i turystyką i porównania jej z wytwórczością zagraniczną. Zarząd Warszawskiego Klubu Narciarskiego, w porozumieniu z P. U. Wychowania Fizycznego i przy poparciu i udziale zainteresowanych instytucyj rządowych oraz związków, towarzystw i klubów sportowych, organizuje w Warszawie, w drugiej połowie listopada i początkach grudnia r. b. Wystawę Sportów i Turystyki Zimowej.

O jacht monotyp na polski Bałtyk

Na zakończenie sezonu regatowego Y. K. P. Oddziału Morskiego w Gdyni, v.-komandor J. Rummel wygłosił przemówienie, które podajemy tu w obszernem streszczeniu w nadziei, że zaintesuje liczną już dziś kadrę naszych jachsmenów.

Przyp. Redakcji.

Sport żeglarski w Polsce już się rozwinął do tego stopnia, że Yacht Klub Polski mógł w roku 1933 przystąpić do organizacji po raz pierwszy regat morskich, wychodząc z założenia, że współzawodnictwo jest jednym z najpotężniejszych czynników rozwoju sportu. Regaty morskie w 1933 r. odbyły się trzykrotnie. (patrz sprawozdania w Sporcie Wodnym Nr. 10, 11, 13 r. b.).

Regaty udały się pomyślnie i wykazały zupełnie zadawalniający poziom sportowy naszych jachtsmenów.

Posiadamy w Polsce jachty najróżnorodniejszych typów, regaty więc muszą być handikapowe, co mimo stosowania najlepszych wzorów na wyrównanie nie daje właściwego miernika umiejętności i doświadczenia kierownika jachtu oraz sprawności załogi.

Już oddawna wszystkie kluby europejskie wprowadziły w związku z tem regaty monotypów, gdyż tylko w takich regatach o zwycięstwie decyduje czynnik opanowania sztuki żeglarskiej. Z drugiej znów strony już wkrótce i my będziemy musieli przejść do współzawodnictwa międzynarodowego, należy się więc zastanowić, jaki typ jachtu trzeba wybrać do tego celu.

Nasze wody wewnętrzne są bardzo szczupłe i ograniczają się do zatoki. Na otwartem morzu nie posiadamy, oprócz Helu, żadnego innego portu ani przystani, a zatem bliższe żeglowanie wzdłuż brzegów morza otwartego jest utrudnione.

Pozostają podróże dalsze — do obcych portów Bałtyku i innych mórz. Bierzmy jednak sprawę życiowo. Większość naszych, zwłaszcza zamieszkałych w Gdyni sportsmenów, nie jest w stanie urwać, właśnie w ciągu lata, tych kilku tygodni potrzebnych na dłuższe podróże. Ogromna większość może korzystać ze sportu w godzinach popołudniowych w dnie powszednie i przez niedziele i święta — t. j. może spędzać na jachcie najwyżej dwa dni.

Winniśmy zatem rozróżniać dwa rodzaje żeglugi jachtowej:

pływanie dalsze — wymagające większych i mocniejszych jachtów, a także większego doświadczenia, oraz

pływanie codzienne w obrębie zatoki — urozmaicone regatami, ożywiającemi życie klubowe, podnoszącemi poziom sportowy i będącemi najlepszą propagandą żeglarstwa amatorskiego a zarazem i najbardziej dostępną jego formą dla znacznej większości zwolenników tego sportu.

Nie będę dziś mówił o żegludze dalszej, która stawia odrębne zagadnienia i ograniczę się do żeglugi po naszem „małem morzu" łącznie z regatami.

Jakie są nasze wymagania pod tym względem? Prze-



Regaty żeglarskie między wyspą Long Island — New York.

dewszystkiem winniśmy wybrać sobie jeden z istniejących i wypróbowanych już typów jachtów, któryby odpowiadał następującym warunkom:

1. jacht winien dobrze znosić złą pogodę, t. j. dobrze się trzymali na fali, aby w razie potrzeby mógł robić niewielkie przejścia po otwartem morzu;

2. winien nadawać się do regat;

3. pomieszczenia jachtu powinny dać możność przenocowania, chociażby z ograniczonym komfortem, jednej do dwóch nocy;

4. cena jachtu musi być przystępna.

Po zbadaniu różnicy istniejących na Bałtyku typów jachtów i po zebraniu opinij szeregu sportsmenów bałtyckich, zatrzymałem się na typie, powstałym w Finlandji, a nazywanym „Hai - Classe". Dzięki swym zaletom, typ ten szeroko się przyjął — w Finlandji, Estonji i na Łotwie. Są to właściwie szkerowe krążowniki dostosowane do wód niespokojnych. Jak mi pisze Komandor Łotewskiego Yacht Klubu Dr. Grinups, jachty te trzymają się dobrze na morzu, są stateczne, nie boją się nawet silnego wiatru. Mają w stosunku do innych krążowników szkerowych (np. o 22 m. kw. ożaglowania) wysoką burtę. Kajuta jest niewielka, lecz dla tak małego jachtu zupełnie dostateczna, aby dwie osoby mogły w niej przenocować i ukryć się przed deszczem lub falą. Co do rozwijanej przez nie szybkości — to moża je postawić między 22 i 30 metrowemi krążownikami szkerowemi co należy uznać za wynik bardzo dobry.

W czasie ostatnich regat z Rewla do Helsingforsu, przez zatokę fińską (45 mil) przy wietrze 8 stopni, jachty te pokazały się z najlejszej strony, i kończąc regaty, wówczas, gdy jachty daleko większe były zmuszone z powodu stanu morza zrezygnować z regat i zawrócić do Rewla.

Charakterystyka typu klasy „Hai" jest następująca:

zanurzenie	1,1	metrów
długość	9,6	metrów
szerokość	1,9	metrów
wysokość burty	0,54	metrów
powierzchnia żagli	19,2	m. kw.
wysokość kabiny	1,2	m.

dwa miejsca sypialne w kabinie, dwa w forpiku.

Cena takiego jachtu w Finlandji — 21 500 marek fińskich, co wynosi obecnie około 2 500 złotych. Dostawa na statkach Żeglugi Polskiej nie może wypaść zbyt drogo.

Jachty tej klasy są budowane są pod kontrolą Fińskiego Związku Żeglarskiego. Maszty i bom z sosny oregońskiej (Oregon Pine)). Żagle — grot, fok i spinaker z płótna angielskiego.

Zewnętrznie jachty klasy „Hai" przezentują się bardzo ładnie. Wystarczają dwie osoby załogi. Manipulowanie jest łatwe. Przypuszczam, że wprowadzenie tego typu u nas, byłoby nader wskazane. Jest to bowiem jacht doskonale nadający się do żaglowania po zatoce, mogący jednak robić i podróże dalsze. Nadaje się też do regat klasowych a ponieważ w krajach bałtyckich: Finlandji, Estonji, Łotwie i Szwecji jest bardzo rozpowszechniony, zadanie regat międzynarodowych mielibyśmy bardzo ułatwione.

J. Rummel.

Możeby nasze stocznie, które tak chlubnie zdały egzamin, budując piękne jachty śródlądowe, zainteresowały się klasą „Hai" i rozpoczęły budowę tego typu w kraju. Ze zbytem kłopotu nie będzie.

Trzytygodniowa bajka

Należy wątpić, aby pomiędzy turystami wstępującymi w dniu 2 września r. b. na pokład S/S Polonji w celu odbycia 3 tygodniowej podróży naokoło Europy byli tacy, którzy dotykali stopą pokładu z przeświadczeniem, że odbywają podróż w celu udowodnienia, iż dla obywatela polskiego „navigare necesse est". Przypuszczalnie utrwaliła się inna myśl, mianowicie, że „vivere necesse est" i że należy baczyć, aby nie być pochłoniętym przez bezmiary morskich fal z rekinami.

Dnie pierwsze uspokoiły całkowicie umysły — morze tafla szklana aż do Atlantyku. Humory pierwszorzędne skwaszone nieco zachowaniem się obywateli „państwa bojaźni Bożej" w kanale Kilońskim. Przed pracą dokonaną w kanale należy uchylić czoła. Dotyczy to przeszłości, bądź co bądź wielkiej. Dzisiejszy stan ducha to hymny hitlerowskie na spotkanie S/S Polonji i rachityczna młodzież wywalająca „ozorki", wygrażająca S/S Polonji i jej pasażerom. System wychowawczy i polityczny pozostawia do życzenia. Mali spadkobiercy byłej wielkości.

Morze północne w srebrzystej poświacie przypomina szatę morza azowskiego, a pierwsze delfiny, skaczące parami, wywoływały powszechne zaciekawienie. A dalej „La Manche" i, nakoniec, ocean Atlantycki z pierwszą prawdziwą falą względnie łaskawą, bo sprawiającą niejakie kłopoty złączone z apetytem zaledwie w ciągu jednej doby.

Pogoda wciąż bajeczna. Wahania barometru niemal żadne. Coraz cieplej. Po 6 dobach podróży przedsmak lądu. Wkraczamy przyjmując pilota w ujście rzeki Taji. Stolica Portugalji „Lizbona". Po portugalsku „Lisboa", zalana potokami gorącego słońca, wysmalona i mało zadrzewiona.

Kłopoty z „eskudosami" przezwanemi „z polska" z dodatkiem czołowej litery „p". Wychodzimy spiesznie na ląd, aby odsiedzieć całą godzinę w autach w oczekiwaniu na 10% odsetek turystów przestrzegających zbyt ściśle terminu odjazdu. Rozmowa z szoferem z dodaniem do słów polskich litery „s" daje nadzwyczajne rezultaty. Nazywa się „Karlos". Dodajemy „don", zaś kolega szofer uzupełnia „de Braganza". Gotowy nowy pretendent do tronu, który propozycję rewolucyjną na jego korzyść przyjmuje z łaskawym uśmiechem.

„Lisboa" i nadzieja ujrzenia b. wspaniałej przeszłości Portugalji zawodzą. Oprócz czworoboku gmachów ministerjalnych z pomnikiem „Estatua de D. Jose I" i „Arco de rua Augusta" i klasztoru „Ieronimos'a" mało jest do oglądania. Klasztor martwy. Zakonnicy wygnani. Ogromna nawa kościelna z szeregiem wspaniałych kolumn i cudowny dziedziniec, na którym bawi się w chowanego kilkunastu chłopców — są zimne i bezduszne. W bocznej kaplicy grobowce „Vasco de Gama i de Luiz de Camoes".

Ruszamy za miasto przez spalone na popiół pola przepasane wstęgami wodociągów. Kilkadziesiąt kilometrów i wyłaniają się wzgórza pokryte lasami z ruinami zamków na szczytach. U stóp b. królewski zamek „Cintra" i 2 ogromnemi kominami b. kuchni, psującemi wygląd i linje architektury. Pokoje małe o niewielkiej ilości mebli. Dążymy karkołomną serpentyną ku szczytom. Zamek „Pena", — gniazdo na skałach. W koronkowych rzeźbach, opasany krużgankami, balkonami —

mieszaniec stylów aż do wejścia w kształcie moskiewskich kapliczeń. Widok jedyny w swoim rodzaju na okoliczne wzgórza i pola. Na skale obok bronzowa postać rycerza b. władcy zamku — Niemca z pochodzenia.



Zamek „La Pena".

Na stokach wzgórza — ogród podzwrotnikowy. Wchodzimy do groty z wykutą w skale wieżą, po krętych schodach której schodzimy na dół.

Następuje „lunch". Wino za bezcen. Naładowani winogronami odbywamy powrotną podróż do Lisboa pośród pól spieczonych upałem. Na zwiedzenie „Lisboa" dzień wystarcza.

W nocy S/S Polonja wypływa na pełne morze przez Gibraltar niestety w nocy, aby 11 września rano ujrzeć wspaniałą panoramę Algeru. Kwitujemy ze zbiorowej wycieczki. Zgrupowani w 10 ruszamy aby w dniu pierwszym obejrzeć stolicę. Cudowne miasto pełne zieleni, zalane potokami światła w bieli pałaców i willi, kościołów i meczetów, opasane przewalającym się tłumem arabskich burnusów jest bajką, poza którą kryją się tajemnice innego życia aż po wzgórza Atlasu po bezmierne piaski Sahary. Dzielnica arabska. Wąskie uliczki zapchane tłumem białych postaci. W nocy część wesoła zabarwia się postaciami „hurys", siedzących w pozie o szeroko rozstawionych nóżkach, niestety, w sukienkach europejskich obwieszonych klejnotami ze srebra i setkami bransolet. Nocne zabawy częstokroć o tragicznym zakończeniu każą baczyć, aby czegoś ubliżającego nie zdziałać. Wracamy na statek, aby spotkać PP. Godziszewskich mieszkańców Algeru od lat 8. Zabierają mnie z kolegą do auta, aby ze szczytu wzgórza pokazać świetną panoramę Algeru. Na kolacji poznajemy syna twórcy „Putiłowskich Fabryk" w Petersburgu Inż. Putiłowa, jednego z dyrektorów budowy portu w Algerze.

12-go września o 8 rano ruszamy dwoma autami przez Tipazę mało ciekawą wgłąb kraju. Marengo, El Affroim, Medea, Berrouaghia aż do Boghari, gdzie spędzamy noc w czystym hateliku. Wieczorem w dzielnicy arabskiej organizujemy tańce arabskie. Okrążeni setką arabskich postaci czujemy się niezbyt pewnie. Orkiestra— piszczałka i bęben. Muzykant, dmąc z całej siły w piszczałkę wydobywa setki dzikich tonów. Dmie w piszczałkę ostępując tyłem przed tancerką, która ruchami rąk pełnemi wdzięku przywołuje, lub odpycha następując na muzykanta, zapewne, marzenie swoje. Wręczoną dwudziestofrankówkę zawiesza na wargach i tańczy dalej. Następny banknot wpycha znowu w buzię i t. d. Dosyć tańców. Wychodzimy, aby zwiedzić arabskich handlarzy. Spotyka nas stary arab niezłą francuzczyzną. Nieodzowna herbata z miętą. Staramy się wyjaśnić, zkąd przybywamy. Udaje, że rozumie. Nabywamy koszule arabskie, które naciągamy na marynarki i ku uciesze dzielnicy z zawojami na głowie kierujemy się w stronę hotelu, nabawiając strachem nasze turystki.

Rano na dzień drugi ruszamy drogą na Laghout, aby ujrzeć pierwsze piachy bezgranicznej pustki. Spotykamy pasterza z obliczem świętego. Brunatny kolor twarzy i nóg. W podartym płaszczu. Czarny zarost i kolor oczu wpadający w granat. Dalej karawana z pięknością arabską na wielbłądzie w niebieskim płaszczu, na piersiach i rączkach pełno klejnotów. Karawana staje. Aparaty pracują. Arabi zsadzają piękność z wielbłąda na osła. Nasze turystki ładują się na wielbłąda. Wielbłąd ryczy w niebogłosy, nie chcąc przyklęknąć. Osły rozbiegają się w różne strony. Karawana rozbija się, lecz lekkonodzy arabi kłusa dobędzają poszczególne zwierzęta, aby zebrać je do kupy. Tylko piękność arabska na ośle ruszyła w przestrzeń.

Bezmierna pustka. Nadchodzi krótkotrwała ulewa. Na widnokręgu namioty nomadów i stada wielbłądów. Dalej wciąż to samo.

Zawracamy, aby przez cudne wzgórza porosłe zielenią trafić na „lunch" w „Ruisseau des Singes". Zwoływane dzikiemi dźwiękami przez młodego araba schodzą małpy z gór i drzew, aby brać z rąk orzechy. Wracamy drogą pośród winnic obciążonych gronami ku Algerowi, aby w nocy ruszyć dalej przez zatokę Messyńską ku Pireusowi.

(d. c. n.)

Wacław Szadurski.



Członkowie Yacht-Klubu Polski na statku „Polonja" w podróży dookoła Europy.

Żeglarstwo w harcerstwie

Nowy ośrodek żeglarski.

Praca żeglarska w Harcerstwie rozwija się coraz pomyślniej — a po pierwszym, okresie wstępnym, zaczyna się systematyczna i planowa praca. W akcji tej bodaj że najważniejszą rzeczą jest wszechstronne szkolenie instruktorów żeglarskich, to zaś jest możliwe tylko w specjalnych Ośrodkach, mających po temu odpowiednie warunki. Ostatnio, dzięki staraniom harcerskiej drużyny „Wilków Morskich" w Poznaniu, przybył Harcestwu nowy ośrodek pracy żeglarski którego poświęcenie odbyło się dnia 8-go października r. b. nad jez. Kiekrz. Ośrodek ten ma służyć nietylko drużynie „Wilków Morskich", ale całej Chorągwi Poznańskiej. Harcestwo Poznańskie stwarzając Ośrodek Żeglarski, dało nowy dowód swej dzielności i przedsiębiorczości.

Harcerz — Polak zdobywcą Atlantyku.

Niebywale śmiałego wyczynu żeglarskiego dokonał harcerz Władysław Wagner, który wraz z jednym towarzyszem na 9 m., starym, pozbawionym przyrządów nawigacyjnych jachcie „Zjawa" przepłynął Atlantyk. Dzielny żeglarz znajduje się obecnie u wybrzeży Południowej Ameryki (Cayenne, Gujana Francuska), skąd ma zamiar wyruszyć w dalszą podróż dookoła świata (przez Kanał Panamski). Czyn dha Wagnera śmiało nazwać można rekordem światowym, zwyżywszy warunki, w jakich się odbył. Typowo polskiego animuszu trzeba było, aby z tak minimalnem zaopatrzeniem, niemal bez środków finansowych, z jednym tylko kompasem na pokładzie, na tak kruchej łupince jaką jest „Zjawa", podjąć skok przez Ocean, a nawet podróż naokoło świata.

Wyczyn ten jest jeszcze jednym dowodem, że tego żywiołowego pędu młodzieży ku morzu, tego głodu wrażeń i przestrzeni nie wstrzyma już nic — ani brak odpowiedniego sprzętu żeglarskiego, ani nawet obawa śmierci w falach rozszalałego żywiołu.

Pójdą na morze — bo głos morza jest potężniejszy — ponad obawę śmierci!

Harcerstwo jest tą organizacją, która umożliwia szerokim rzeszom młodzieży uprawianie tego królewskiego sportu, jakim jest jachting morski; Harcerstwo ujmuje w racjonalne ramy to, co jest częstokroć romantycznem tylko zapaleństwem i młodzieńczą nierozwagą, szkoląc teoretycznie i praktycznie instruktorów żeglarskich, stwarzając ośrodki żeglarskie, nabywając odpowiedni tabor. Młodzież rwie się na Bałtyk, mało: na morza i oceany świata, jak tego dowiódł czyn Wagnera — bez oglądania się na pomoc społeczeństwa, niemniej jednak społeczeństwo musi zrozumieć i docenić te szaleńcze nieraz wysiłki i przyjść młodzieży z pomocą w realizowaniu jej zamierzeń. Harcerstwo żeglarskie przysposabia młodzież do twardej walki z żywiołem wodnym, ale nie jest w stanie dać tej młodzieży odpowiedniej ilości i jakości taboru morskiego i w tym to kierunku przedewszystkiem winna pójść pomoc społeczeństwa młodym żeglarzom, którzy polską banderę chcą rozsławić po morzach całego świata. Karność harcerska, wyrobienie żeglarskie i niezłomna wola czynu, każą wierzyć w zwycięstwo.

Dziesięciolecie drużyny żeglarskiej w Wilnie.

W dniu 1 października 1933 r. wileńska harcerska drużyna żeglarska obchodzi 10 rocznicę swego istnienia, a w związku z tem odbędzie się specjalna uroczystość połączona z poświęceniem nowowybudowanej przystani harcerskiej na Wilji.

Główna Kwatera Harcerzy w uznaniu za dotychczasową pracę nadała drużynie wileńskiej patent flagowy na prawo wywieszania bandery harcerskiej. Jeśli zważymy, iż na 98 istniejących w Harcerstwie drużyn żeglarskich, dotychczas tylko dwie drużyny mają prawo do bandery harcerskiej, odznaczenie drużyny wileńskiej jest dla nich wielkim sukcesem, stwierdzającym iż wodni harcerze z Grodu Giedymina wysuwają się na czołowe miejsce w żeglarstwie.

Znamienny głos hiszpański o harcerstwie wodnem.

W hiszpańskiej gazecie codziennej „La Union Mercantil", dziennikarz Alberto Blanco Roldan w artykule p. t. „Dzielni młodzi Polacy" pisze: Ponad 70-ciu harcerzy wodnych przyjechało do Godollo z Polski, głównie z Warszawy (39 drużyna żeglarska, przyp. red.). Poznałem ich na popisach wodnych skautów różnych krajów, które to popisy odbyły się przed Regentem Węgier na kanale wpadającym do Dunaju.

O sztukach wodnych, które wykonały te trytony uśmiechnięte i sympatyczne, zbyt wiele należałoby mówić, bo czytelnik łatwo sobie wyobrazi czego mogą dokazać chłopcy, którzy żyją w tych łodziach, a łodzie te stanowią środek komunikacji w ich kraju, który poprzecinany jest wielkiemi rzekami — arterjami życiowemi.

Jako rzecz dla mnie nadzwyczajna, była wytrzymałość młodych polskich marynarzy pod łodziami, które na komendę przewrócone kilem ku słońcu pochłonęły zgrabnych żeglarzy. Podziwiałem i niepokoiłem się szczerze, kiedy oni przepędzali tam długie minuty, a kajaki pozostawały nieruchome jak olbrzymie wieloryby odpoczywające i trawiące pożartych małych skautów.

Nareszcie ukazali się i olbrzymia owacja spotkała ich ze strony wielotysięcznej publiczności, obserwującej piękne i ciekawe popisy polskich harcerzy.

Potem dowiedziałem się od Polaków, że ćwiczenia te nie są tak trudne, gdyż po przewróceniu kajaka oddychać można powietrzem z wnętrza łódki. Pomimo to wrażenie tego zniknięcia pod wodą tylu chłopców, którzy tak długo przesiedzieli pod łodziami, a potem żywi wyszli z królestwa Neptuna, było potężne i naprawdę niezapomniane. Chcę również mówić o Polkach, pięknych wesołych i zgrabnych ze specjalną słodyczą rysów twarzy. Kiedy dowiedziały się, że jestem hiszpanem i katolikiem, serdeczność ich wzrosła.

Jedna skautka wodna, kapitan łodzi i żeglarstwa powiedziała mi, że siedem z nich przybyło do Budapesztu na kajakach, które przywiozły z Polski do dopływu Dunaju (Wag — przyp. redakcji) w Czechosłowacji. Przebyły 450 klm. w jedenaście dni. We dnie płynęły i wiosłowały. Wszystkie są zachwycone wycieczką. Noce spędzały w namiotach polowych, które rozbijały nad zatoczkami. Opowiadają o przyjemnych swoich wrażeniach wodnej wycieczki i o miłym przyjęciu ludności z nad rzek, któremi przepłynęły.

Ich łódeczki są drewniane (dychtowe), bardzo kruche i bardzo mało ważą, a więc z łatwością dają się przenosić z jednej rzeki do drugiej. Te sympatyczne Polki odwiedziły nasz obóz w Godollo pod Budapesztem razem z innemi skautkami, które były na Jamboree.

O żagiel dla dzieci

W propagandzie morza i sportów wodnych stale pomijamy dzieci. Wszystkie nasze wysiłki doniedawna skierowane były, aby skaptować pokolenie dorosłe. Za sprawą kajaka ruch rozszerzył się i na młodzież szkolną. Z kolei należy zająć się i dziećmi.

Nie bójcie się matki!

Nie chcę sadzać waszych milusińskich na kajaki, ani jachty! nie chcę organizować „spływów dzieci", ani regat! Myślę tylko o skierowaniu zainteresowania dzieci na sprawy wodne. Woda stanowi obok piasku najmilszy teren zabawy dzieci. Chętnie w niej brodzą, pluskają się, bawią.

Dajmy dzieciom sprzęt któryby, pobudzał wyobraźnię dzieci, budził ich tęsknotę za żeglarstwem, podróżami, przygodą.

Jak bawią się lalką, autem, konikiem, niech bawią się modelami łodzi żaglowych.

Niech baseny zabawowe zaroją się modelami sławnych statków, kolumbowskiej „Santa Marii", „Wodnej Panny", „Daru Pomorza", „Firecrestu", „Dali", czy „Junaka".

Lecz niech to będą modele zrobione z sensem, a nie kretyńskie wypociny majsterków nie mających pojęcia o tem co to jest żagiel, i jak się nim operuje. Model może być prosty, musi jednak dawać rzeczywiste pojęcie o wyglądzie i mechanizmie statku. Dzisiejsze modele zamiast uczyć dziecko „sztuki żeglarskiej" wołają o „pomstę do nieba"!

Roboty ręczne, które tak dużą rolę odgrywają w nauczaniu w szkołach powinny uwzględnić i ten dział, tak jak uwzględniają modelarstwo lotnicze.

W Niemczech, Anglji, Skandynawji, Ameryce, modelarstwo żeglarskie jest bardzo popularne i wśród starszej generacji, bo modele statków żaglowych to nie tylko zabawki, lecz również cenne objekty doświadczalne, na których można czynić wartościowe spostrzeżenia co do zalet hydro- i aerodynamicznych poszczególnych konstrukcyj.

Konkursy i zawody modeli powinny odbywać się corocznie tak dla dzieci, jak i dla starszej młodzieży.

Zainicjowane przed paru laty przez Ligę Morską i Kolonjalnc modelarstwo żeglarskie, nie przyjęło się jakoś na naszym gruncie. Może metody pracy, były niewłaściwe, może jakieś inne przyczyny wpłynęły na chłodne przyjęcie modelarstwa żeglarskiego przez naszą dziatwę i młodzież.

Sądząc jednak z entuzjazmu jakie żywi Młoda Polska dla morza i sportów wodnych, spodziewać się należy, że właściwie postawiona propaganda modelarstwa zdobędzie i w Polsce liczne zastępy zwolenników.

Nie wolno nam zmarnować, ani jednej okazji dotarcia do serc i wyobraźni dziatwy, gdy idzie o morze i królewski sport żeglarski. Przed laty (pisałem już o tem kilkakrotnie), niezapomniany przyjaciel dzieci ś. p. redaktor Wacław Denhoff-Czarnocki, prosił Warszawę o statek do zabawy dla dzieci. Pragnął ujrzeć w którymś z parków piękny żaglowiec, na którym dzieciaki mogłyby odbywać imaginacyjne podróże zamorskie, bawić się w piratów, Beniowskich, Amundsenów.

Wierzę, że idea ś. p. Wacka zostanie zrealizowana i dzieci dostaną swój „Dar Warszawy" — statek z bajki, z najmilszą załogą na świecie. *A. Heinrich.*



Start modeli jachtów, zbudowanych przez młodzież szkolną, w Centralnym parku w New-Yorku.

Poznawajmy Pomorze!

Szlak wodny jezior Brodnickich i Drwęcy

W szeregu ostatnich Nr. „Sportu Wodnego" umieszczamy opisy szlaków wodnych Pomorza. Mimo świetnych połączeń kolejowych, mimo bliskości wielkich miast, i morza, Pomorze jest bardzo mało znane przez naszych wodniaków. A niesłusznie, bo wody pomorskie, to tereny niemniej piękne i ciekawe od renomowanych wód Wileńszczyzny.
W Nr. 17 „Sportu Wodnego" dajemy uzupełniające się opisy dorzecza Drwęcy pióra Dr. K. Kleina, prof. Rylskiego i inż. Niewiadomskiego.

(Przyp. Red.).





Przeprawa na rzece Skarlince.

Chcąc odbyć wycieczkę przez cały system jezior brodnickich należy rozpoczynać od najbardziej na północ położonego jeziora Skarlińskiego.

Dojazd koleją przez Brodnicę gdzie należy przesiąść na bocznicę kolejową prowadzącą do Nowego Miasta Pomorskiego. Najdogodniejsze połączenia dają pociągi przychodzące do Brodnicy w nocy. Stąd o 5-ej rano odchodzi pociąg, którym już o 6-ej przybywamy do N. Miasta. Mamy wtedy wiele czasu na dojazd do wody, złożenie łodzi i wygodne rozpoczęcie wędrówki. Ze stacji w N. Mieście jedziemy końmi na Skarlin przez malowniczą, pagórkowatą okolicę. Dojazd do wody najlepszy przed folwarkiem Adrjan. Droga tu przechodzi koło samego jeziora i łatwo końmi dowieźć rzeczy do samego brzegu nad wodę.

Jezioro Skarlińskie samo w sobie nie jest szczególnie ciekawe. Długie, dość wąskie, bezleśne, obramowane gołemi pagórkami nie posiada specjalnego uroku. Przebywamy je wzdłuż t. j. ze wschodu na zachód wśród jednostajnej monotonji krajobrazu.

W południowo zachodnim końcu jeziora, poza gęstwiną szuwarów odchodzi z niego malutka rzeczka Skarlinka. Odszukanie ujścia rzeczki może stwarzać pewne trudności. Najlepiej jest zacząć się przedzierać przez las szuwarów możliwie najbardziej prawego ich skraju. Wtedy najłatwiej przy samym już brzegu zorjentować się w lokalizacji rzeczki i odpowiednio wymanewrować łodzią. Jadąc środkiem czy lewą stroną zarośli natrafiamy na siatki druciane ,które dalej nie puszczą, a gęstwa szuwarów z trudem tylko pozwoli nam zwrócić łódź w innym kierunku. Sam wjazd do rzeczki nie jest zagrodzony. Żadna szluza ani tama nie zamyka drogi. Inne natomiast mamy tu trudności. Rzeczka jest tak wąska, że ledwie gdzieniegdzie przekracza szerokość 100 cm. Zaraz po odejściu od jeziora w pierwszych paru metrach biegu tworzy w bagnistym terenie pomiędzy pniami drzew b. ostre podwójne kolanko. Tak ostre, że kajak 5 metrowy nie może wykręcić. W tem miejscu konieczne jest nadniesienie tyłu łodzi po przybrzeżnym moczarze. W następnych paru metrach rzeczka przechodzi pod wygodnym murowanym mostem drogowym i dalej zaczyna już swą normalną wędrówkę. Szeroka najwyżej na 1 — 1.50 mtr. kręci i wygina się wśród gęstwy przybrzeżnych krzewów i drzew.

O wiosłowaniu niema mowy. Rozdzielonemi połówkami wioseł kajakowych staramy się posuwać „na pycha" odbijając się od brzegów i krzaków i przebijając się siłą przez gęstwę gałęzi. Miejscami należy rzucić wogóle wiosło i podciągnąć się za brzegi i gałęzie samemi rękami, chroniąc przytem twarz i oczy od uderzeń przez mijane zarośla. Zakręty dość ostre. Trzeba dobrze kalkulować zwroty kajaka, żeby niepotrzebnie nie nadnosić łodzi po lądzie. Woda do jazdy wystarczająco głęboka, niestety pełna wodorostów. Po kilometrze takiego przedzierania się wyjeżdżamy w rozlewisko przed młynem Biedaszek. Otaczają nas masy wodorostów i fenomenalnie gruby kożuch z rzęsy. Koło młyna stajemy przy lewym brzegu i obnosimy przez most nad szluzą na prawą stronę, gdzie nieco niewygodnie wdół znosimy kajak wzdłuż brzegu do wody.

Jeżeli młyn nie jest czynny i nie przepuszcza wody, to mowy niema o dalszej podróży. Wody jest tak mało, że tylko pojedyńcze strumyki sączą się po piaszczystem dnie. Nawet pustego kajaka nie można prowadzić. Gdy młyn zaczyna działać i przepuszcza wodę to i wtedy nie można myśleć o rzeczywistej jeździe. Można jednak prowadzić wtedy kajak brodząc w wodzie na piechotę. Po kilometrze takiej drogi można probować w niektórych odcinkach jechać w łodzi jednak co chwila trzeba wysiadać na mieliznach. Zaczynają się gęste kładki. Są one niskie, b. prymitywne i z łatwością dają się usuwać. W miarę oddalania się od młyna coraz częściej można probować jazdy, ale i to tylko wtedy gdy młyn ztyłu działa. Właściwie nie można tego nazwać jazdą. Burty łodzi ocierają się stale w ciągłych zakrętach o brzegi, mijane gałęzie biją po twarzy, co chwila kajak utyka nosem w brzegu na zbyt ostrym zakręcie, co chwila siadamy na mieliźnie. Raz po raz wyskakuje się z łodzi, żeby nadnieść przód czy tył kajaka, przeciągnąć przez mieliznę lub rozrzucić dokuczliwe kładki. Połówka wiosła i chwytne dłonie to jedyne narzędzia naszej pracy. Co chwilę trzeba się wreszcie odpychać od brzegów, czy spychać z mniej groźnych mie-

lizn. Szerokość koryta nieznaczna, zakręty ciągle szalone i b. ostre. W paru miejscach trzeba przenosić tył łodzi po lądzie. Brzegi zarosłe, podmokłe, torfiaste. O znalezieniu miejsca na camping niema mowy. Stopniowo charakter brzegów robi się coraz bardziej bagnisty. Rzedną krzewy i drzewa a zjawiają się trzciny. Posuwamy się wśród zupełnego moczaru. Wreszcie po zwaleniu legjonu kładek rzeczka zaczyna się rozszerzać, prąd słabnie, wodorosty zgęszczają się i szerokiemi zakolami wjeżdżamy w jezioro Białe.

Znam wiele wód i jezior w Polsce, ale takiej krainy wodorostów i rzęsy, kaczeńców i nenufarów jeszcze nie spotykałem.

Płynie się dosłownie po „skrzepniętym rosole z makaronem".

Wiosła nie mogą sobie utorować miejsca do pociągnięcia. Piórka po przebiciu kożucha rzęsy plączą się w splotach roślin. Ciężko i mozolonie przebija się dno łodzi poprzez gąbczastą gęstwinę wodorostów. Terenów do postoju niema, naturalnie, nigdzie. Jedynie w południowo-zachodnim brzegu jeziora koło leśniczówki można wygodnie wylądować i ew. rozbić pod lasem namiot o kilkanaście kroków od torfiastego brzegu.

Z jeziora Białego rzeczka uchodzi południowo-wschodnim krańcem, wśród szuwarów, przegrodzona przy ujściu wysokim na metr jazem. Rzeczy trzeba obnosić lewym brzegiem po dość przykrym, bagnistym terenie. Sam kajak można ostrożnie przenieść jazem brodząc powyżej kolan w wodzie. Następnie przez kilkanaście metrów prowadzimy po płytkiej wodzie wśród pni i głazów i przebywamy w ten sposób pod wysokim mostem drogowym. Dalej można probować jazdy. Znów pół wiosła w dłoni i znów chwytanie rękami za brzegi i krzewy. Kawałek ten jest nawet dość malowniczy. Rzeczka jest tak wąska, że burty kajaka trą się nieomal o brzegi. Stopniowo rozszerza się i podchodzi pod niski drewniany mostek wśród torfowisk, przez który trzeba wszystko obnosić. Dalej koryto się zwęża i stopniowo pokrywa coraz bardziej trzcinami. Początkowo można jeszcze jako tako posuwać się naprzód w łodzi przepychając się przez zarośla szuwaru, wreszcie trzeba wysiąść i brodząc w wodzie po kolana siłą przepychać i przeciskać łódź przez gęstwinę po trzcinach i sitowiu. Są tu miejsca gdzie wioślarz z trudem mieści się wraz z łodzią w szerokości koryta rzeki. Brzegi dokoła podmokłe, bagniste. Parę napotkanych kładek łatwo można rozebrać. Wreszcie wśród tej ciężkiej pracy burłaka dociągamy łódź do solidnego drewnianego mostu na leśnej drodze.

Kajak z rzeczami, stosując różne triki, można przeprowadzić siłą pod mostem. Za mostem rzeczka jest szersza, jedziemy. Ciągłe zakręty nie stanowią specjalnej przeszkody i płynąc powoli wśród moczaru i szuwarów wyjeżdżamy na jezioro Partęczyny.

Piękne to jezioro rozwidlone, gęsto zalesione we wschodniej części jest największem z kompleksu jezior brodnickich. Brzegi ma, naogół, mało gościnne dla kajakowca. Pokryte szuwarami, obrosłe liściastemi drzewami, o wilgotnym gruncie i gęstem zadrzewieniu w paru tylko miejscach pozwala rozbić wygodnie obozowisko. Specjalnie wygodne są na obóz zachodni brzeg południowej zatoki i północny brzeg wschodniej części.

Ujście jeziora partęczyńskiego przechodzi pod mostem szosowym i zwykle zagrodzone bywa siatką dla ryb. Należy wtedy obnosić lewą stroną przyczem bezpośrednio trafiamy na ładnie zalesione jezioro Dębno a z niego przez rozlewiska na jez. Robotno. Dębno do campingu słabo się nadaje. Na Robotnie piękny postój można mieć przy zachodnim brzegu.

Z Robotna wyjeżdżamy południowo-wschodnim krańcem, przepływamy pod mostkiem, pod którym często założona jest siatka dla ryb (wtedy przenosić) i przejeżdżając po drodze nieciekawe jez. Kurzyny, szerokim, malowniczym rozlewiskiem podążamy ku południowi. Ta część drogi jest bodajże najbardziej malownicza. Ciągnie się aż do tartaku Grzmiąca. Tu należy wysiąść przy prawym brzegu i obnieść koło 150 mtr. przez most na lewą stronę. Zaraz za tartakiem wyjeżdża się w malownicze jez. Strażym, na którem jadąc w południowo-wschodnim kierunku z łatwością znajdujemy wśród trzcin wypływ z jeziora. Dalej posuwamy się szerokim, wygodnem korytem, wśród sitowia, szuwarów i bagien na południe aż do malowniczego jez. Bachotek.

Pomimo malowniczości brzegi jego są naogół mało gościnne, wilgotne, zasłonięte szuwarami i gęsto zadrzewione. Do campingu nadaje się tu wysoki i stromy brzeg wschodni i ew. wyspa.

Z południowego krańca jeziora wśród gęstych i wysokich sitowi wyjeżdżamy szerokim i krętym korytarzem dalej i po przejechaniu pod mostem kolejowym podjeżdżamy do Drwęcy.

Pomimo nazwy Tama Brodzka niema tu na naszej drodze żadnej tamy. Łagodnie i wygodnie łączymy się tu z szybkim nurtem Drwęcy.

Spływ Drwęcą jest już bardziej monotonny. Rzeka płynie wśród moczarów i torfowisk kręcąc się w ciągłych zakolach, otoczona szpalerem wikliny. Krajobraz jednostajny, bagnisty. Od czasu do czasu podjeżdżamy do niewielkich pagórków, żeby coprędzej uciec od nich w powikłanych zakrętach. W międzyczasie przejeżdżamy przez środek miasta Brodnicy i zaraz potem znów nudzimy się monotonją moczaru. Od wsi Tachtarnia okolica nieco się ożywia. Zjawiają się lasy, brzegi pokrywają się krzewami, niestety o dobre miejsca do postoju nadal b. trudno. Tam gdzie teren jest wyższy i odpowiedniejszy nie puszczają brzegi. Strome, choć względnie niskie, odgrodzone pasem wodorostów lub trzcin ze znaczną głębią bezpośrednio przy lądzie bardzo utrudniają przybicie i wyładowanie.

Stopniowo zadrzewienie się wzmaga, charakter brzegów pogarsza i jadąc już całkowicie przez las przejeżdżamy pod mostem koło Tomkowa. Mijamy leśniczówkę, Białkowo (zaczynają się głazy w wodzie) i powoli zbliżamy się do Gołubia. Pagórki podchodzą tu blisko rzeki otaczając ją naturalnemi wysokiemi wałami. Okolica coraz bardziej malownicza. Wreszcie dominujący efekt wyniosłego krzyżackiego zamczyska. Wśród takiej okolicy mi-



Jezioro Białe. *Fot. Dr. K. Klein.*

jamy Gołub i Dobrzyń i zanurzamy się w lasach otaczających przełom Drwęcy. Jest to najładniejsza jej partja. Wśród gęstych lasów, o stromych, niezbyt gościnnych brzegach, rzeka nabiera wybitnie górskiego charakteru. Głazy podwodne coraz częstsze, prąd rwie, zjawiają się małe szypoty i prądowiny, przybrzeżne drzewa podmyte słaniają się do wody. Jest pięknie...

Dobre miejsca do postoju kuszą do dłuższego pobytu w tem ustroniu. Niestety prędko mijamy przełom, potem Elgiszewo, Józefowo i powoli po rozlewisku dojeżdżamy do młynów w Lubiczu. Należy skręcić przy pierwszym młynie w prawo, w zakole rzeki i tuż przy drugim młynie, przy samej szluzie przybić do lewego brzegu do kępy. Do przenoszenia mamy wtedy tylko 10—15 metrów.

Dalej jedziemy już bez przeszkód wśród ładnej pagórkowatej okolicy; mijamy Antoniewo i wreszcie pod Złotorją, wśród torfowisk i moczarów dużemi zakolami łączymy się z Wisłą. Stąd już tylko godzina jazdy do Torunia.

Cała ta droga jest dość ładna i warta zrobienia. Szczególnie ładny i miły jest przełom pod Elgiszewem, jeziora Bachotek i Partęczyny. Pewien posmak egzotyzmu ma przepychanie się przez zakręty i szuwary Skarlanki.

Nie radziłbym jednak aby turyści mniej wprawni i mniej zahartowani rozpoczynali wycieczkę już od jez. Skarliskiego. Nie jest to rzeczka dla wygodnego spływu i obozowania. Kto szuka wygodnej jazdy lub niema odpowiedniego wyrobienia w turystyce kajakowej lepiej zrobi dojeżdżając koleją z Brodnicy tylko do stacji Kaługa, skąd wygodna szosa prowadzi na sam brzeg jez. Partęczyny. Oszczędzi to wiele mozołu i trudu dając jednak cały urok wycieczki po pojezierzu. Na jeziora poboczne jak Małe Partęczyny, Zbyczno i piękne jez. Ciche można się przedrzeć przez szuwary wąziutkiemi dopływami, nie jest to jednak zbyt łatwe przy niskim poziomie wód.

W żadnym razie nie można obliczać drogi ze Skarlina do Bachotka na jednodniową turę. Trudności techniczne na tym odcinku powodują znacznie większą stratę czasu. Inne etapy wycieczki pokrywają się mniejwięcej z danemi w przewodniku Heinricha.

Jazda samą Drwęcą jest już zupełnie łatwa. Kamienie podwodne w przełomie pod Elgiszewem nie są takie straszne przy pewnej uwadze.

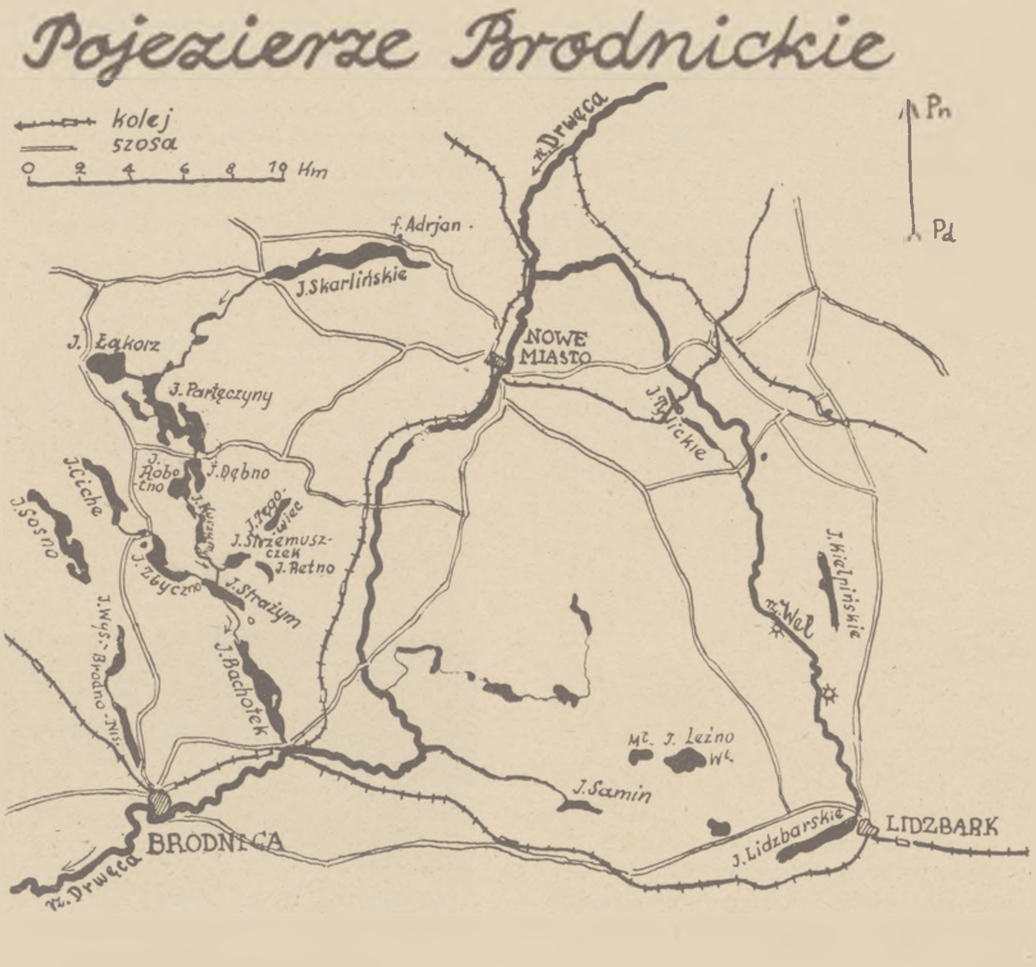
Wspomniane u Heinricha liny od promów wiszą zbyt wysoko nato żeby mogły rzeczywiście być poważnem niebezpieczeństwem.

Jako teren campingu szlak ten jest bardzo różnorodny. Są tam poszczególne miejsca b. piękne i dogodne dla przybicia i obozowania, trzeba jednak umieć na nie natrafić. Naogół brzegi są mało gościnne i dla campingu mało dogodne.

Do wyciscki konieczna jest mapa 1:100.000. W terenie łatwo o zaprowiantowanie w okolicznych wsiach i miasteczkach.

Ludność z wycieczkami oswojona i do kajakowców nastrojona życzliwie .

Dr. K. Klein.



WYPRAWA RZEKĄ WEL NA POJEZIERZE BRÓDNICKIE





Przeprawa na rzece Wel.

Prawdziwą perłą naszych terenów wodniackich są pojezierza, ciągnące się długiem pasmem na północ od pradoliny Wisły: Wileńskie, Augustowskie i Pomorskie. O ile jednak oba pierwsze są bardzo od stolicy oddalone i zwiedzanie ich wymaga znacznych kosztów i przejazdów kolejowych, to ostatnie — położone zaledwie w odległości 4 godzin jazdy pociągiem od Warszawy — jest mało znanym i niewykorzystanym przez wodniaków szlakiem wycieczkowym.

Zasadniczym puntem wyjściowym tego szlaku jest st. Tama Brodzka (zniżka turystyczna) na linji Warszawa — Gdynia Istnieje jednak w całem tego słowa znaczeniu egzotyczny i zupełnie nieznany turystycznie lewy dopływ rzeki Drwęcy, przepływający przez piękne jezioro Lidzbarskie, rzeka Wel, miejscami wijąca się głębokim lesistym jarem, miejscami rwąca z siłą potoku górskiego po głazach i szypotach...

Postanowiliśmy uzupełnić zwiedzenie jezior Brodnickich odkrywczą wyprawą na rzekę Wel. Zamiary wcielamy w czyn: dnia 21.VI r. b. o godz. 1-ej w nocy wysiadamy na schludnej stacyjce Lidzbark. Krótki wypoczynek na pneumatycznych materacach rozpostartych na ławie poczekalni stacyjnej, a o świcie bryczka wiezie kilka plecaków i toreb oraz dwie rozespane sylwetki wioślarskie. Na pięknym smugu nadrzecznym tuż za mostem szosy Lubawskiej w miejscu wypływu z jez. Lidzbarskiego krzątamy się żwawo, gdyż dzień zapowiada się obiecująco słonecznie i oto — ku zdziwieniu licznych zaciekawionych autochtonów z paru plecaków wyłania się szlachetny w linji kajak ,,Nurek'. Skaczemy w rozkoszne nurty głębokiej rzeczki, aby orzeźwić się pływaniem. Senność, jak ręką odjął. Wiosła w garść i ruszamy w nieznane z prądem rzeki. Po 4-ch kilometrach wygodnej jazdy spotykamy młyn Kurojady. Obnosimy kajak z lewej strony. Po dalszych 3-ch klm. — to samo lecz z prawej strony — za dworem i młynem w Chełstach. Tu wpadamy w miniaturowy Dunajec: zamiast cichej nizinnej rzeki mamy rwący górski potok. Wobec płycizn i wystających głazów trzeba prowadzić ,,Nurka" na cumie brodząc korytem na dystansie 300 mtr. Dalej 1 klm. wygodnej jazdy i nowe piekło: rwący potok toczy się po kamienistych przemiałach, a gęsto zwalone pnie i wykroty powalonych olbrzymów szumiącej po obu brzegach puszczy bardzo poważnie utrudniają holowanie łodzi. Miejscami sceny godne ekranu: dwuch muskularnych, spalonych na słońcu nagusów z zawziętym wyrazem twarzy boryka się w rwącym potoku, brodząc po głazach i czepiając się zwisających nad wodą gałęzi... Trzy ciężkie kilometry do starego malowniczo położonego młyna w Straszewie (obniesienie z lewej strony). Dalej niezłe 3 klm. jazdy do mł. Trzcin (obniesienie z lewej strony) i dalsze 5 klm. spływu do jazu w Lorkach i znów 5 klm. do folwarku Linówek.

Badając mapę, spostrzegamy w lewo spore jezioro Tylickie. Warto go zwiedzić! Cofamy się do jazu w Lorkach i przenosimy ,,Nurka" na odnogę Weli, wpadającą do jeziora. Oba brzegi jez. wysokie, a prawy zalesiony sosnowym lasem. Przecinamy gładkie taflę jez. i odnajdujemy w północnym kącie zarośnięty trzcinami wypływ do Weli. Najcieższy etap! Zupełnie zaniedbany szlak — istna dżungla indyjska: niskie sklepienia gałęzi drapią i kaleczą nam skórę, ale nie zwracamy na to uwagi wobec niebezpieczeństw nawigacyjnych. Gwałtowne zakręty bystrego nurtu przypierają ,,Nurka" raz po raz do zwalonych pni. O wiosłowaniu niema mowy! Jedynie za pomocą zręcznych ,,chwytów"; ręko- i nogoczynów przedzieramy się przez dżunglę, przenosząc kajak ponad pniami, bądź przesuwając go pod niemi. Z prawdziwą ulgą witamy znowu koryto Weli. Na całym szlaku często mostki, pod któremi kładąc się, z wysiłkiem można przejechać kajakiem. Biwak w namiocie po znojnym dniu pod leśn. Tylice.

Nazajutrz docieramy do mł. Kaczek (obniesienie po lewej stronie), a po dalszych 2 klm. ostatni młyn Bratjan (obnos z prawej strony), po którym holujemy kajak wąz-



Na Drwęcy.

Fot. prof. J. Rylski.

ką i płytką strugą „pogłębiając pazurami” dno tu i owdzie do wspaniałej pełnowodnej Drwęcy, która wydaje nam się conajmniej Gangesem po przeprawach na Weli. Najpierw windujemy się pracowicie pod prąd do w. Pustki, poczem dajemy się unosić wartkim wodom Drwęcy w dół. Pobieżnie zwiedziwszy siedzibę starostwa, Nowe Miasto, wpływamy w malowniczy szeroki kanion przeważnie pokryty lasami po prawym brzegu. Rozbijamy namiot o 37 klm. poniżej ujścia Weli pod stromym zboczem o 75 mtr. panującym nad zwierciadłem Drwęcy. Rankiem 23.VI stopujemy zaraz po wyruszeniu w widłach Drwęcy i rzeczki Branicy, gdzie szumi wysokopienny bór sosnowy nad dobrze zachowanemi szańcami z wojen szwedzkich. Trudno się oprzeć chęci „odkrycia” nowego szlaku i wpieramy „Nurka” w ciche wody uregulowanej rzeczki Branicy. Docieramy do most. kol. (st. Radoszki) i wracamy na dopływ Branicy strugę Samionkę, która nas wiedzie na jezioro Samin, ukryte wśród nagich wzgórz, mknąc wdół Drwęcą, odnajdujemy pod mostem kol. (linja Lidzbark—Brodnica) wypływ jezior Brodnickich. Punkt ten zalecamy, jako wyjściowy do zwiedzania pojezierza. Najbliższe z nich: Bachotek z piękną i wysoką wyspą pośrodku, dalej 3 klm. przesmyk wiedzie nas na jez. Strażym. W Półn. zach. kącie jez. wpada odpływ następnego jez. Zbyczno wygiętego w kształcie banana. Malownicze brzegi tego jeziora wyrywają nam okrzyki zachwytu. Pod mostkiem szosowym, unosząc nieco dalej kładkę, wpływamy na wąską i bagnistą strugę — wypływ z jez. Cichego. Przeprawa bardzo cieżka: Trzęsawisko po obu brzegach utrudnia holowanie, a zbita ściana trzcin i gęste wodorosty uniemożliwiają pracę wioseł. Za to majestatyczne jez. Ciche w kształcie wysokiego buta wynagradza sowicie poniesione trudy. Nocujemy na leśnym pagórku, obficie zraszani dokuczliwym kapuśniaczkiem.

W sobotę 24.VI kontrkursem zawracamy na jez. Strażym, gdzie u stóp Gajówki Grzmięca wpada spiętrzony jazem odpływ wyżej położonej grupy jezior. Po przeniesieniu kajaka przez jaz, żeglujemy na północ wśród odwiecznego boru iglastego z małym wypadem na jezioro Strzemieszczek i dalej przez jeziora: Kurzymy, Robotno i Dębno wpływamy na perłę tego szlaku rozległe jezioro Partęczyny. Głęboko rzeźbione brzegi i ciemne ściany lasów, opadających wyniosłemi zboczami oraz grające kolorami tęczy refleksy świetlne wywierają na strudzonych wodniakach niezapomniane wrażenie... Zbaczamy na zachód na śliczne jeziorko Małe Partęczyny, dalej również w lewo na jez. Łąkorz i długą na 6 klm. rzeczkę Skarlankę wpływamy na najdalej wysunięte na północ mocno wydłużone jez. Skarlińskie, o nagich ale wysokich i malowniczych brzegach. Noc zastaje nas na powrotnym szlaku na wodach jeziora Partęczyny. Urok opisanych tu jezior jest tak wielki, że jednomyślnie postanowiliśmy objechać każde w około wzdłuż linji brzegowej. Ostatni nocleg na jeziorach wypada nam w niedzielę w gościnnej gajówce lasów państw. Grzmięca.

Dnia 26.VI wyruszamy w powrotną drogę via Tama-Brodzka wdół Drwęcą. Zwiedzamy spore i czyste miasteczko starościńskie Brodnicę i docieramy do ujścia rzeczki Rypienicy. Żyłka odkrywcza i tutaj nie dała nam przejechać spokojnie. Prując dziobem „Nurka” wody tej rzeczki pchamy się pod prąd ok. 10 klm. w górę wśród bardzo miłych i ładnych wybrzeży, poczem wracamy z powrotem do naszego szlaku. Ostatni już nocleg przy ujściu Rypienicy utrudniła nam w znacznym stopniu dżysta i chłodna aura. Mimo to wczesnym rankiem dnia 27.VI dźwigamy się strudzeni: czeka nas spory etap do Torunia. Po drodze podziwiamy niezwykle malownicze i wysokie brzegi Drwęcy, mijamy mnóstwo doskonałych miejsc na biwaki. Chwilami mamy wrażenie żeglowania wzdłuż brzegów starannie utrzymanego parku siedziby lordowskiej. Nawigację obrzydza nam stale dmący przeciwny wiatr, hamujący bieg łodzi.

Zalecamy zwiedzić miasteczko Golub naprzeciwko Dobrzynia z panującym na całą okolicę z średniowiecznym zamkiem i ciekawem muzeum. Ostatnią przeszkodą w naszej trasie jest bardzo łatwy do obniesienia jaz u zakładów przemysłowych w Lubiczu (wjechać w prawą odnogę), poniżej uwaga na gęsto rozstawione sieci i kołki. Późnym wieczorem przyjmują nas rozkołysane fale szarej Wisły obok ruin krzyżackiego zamku w Złotorji. Niebawem błyskają ognie Torunia...

Nocujemy na gościnnej przystani Miejskiego Ośr. Wych. Fiz.

Szlak ten nadaje się wybitnie nie tylko dla kajaków ale i dla łodzi klepkowych wioślarskich i rozpocząć go można z Warszawy z wodą do Drwęcy, którą brać można pod prąd z bardzo łatwem obniesieniem przez jaz w Lubiczu. To samo stosuje się do lekkich jachtów żeglarskich z pewnem już zastrzeżeniem.

Prof. J. Rylski i Inż. Niewiadomski.



Jezioro Ciche.



Jezioro Zbyczno.

Fot. prof. J. Rylski.

Kajakowa odznaka turystyczna

W łonie P.Z.K. jest rozpatrywaną i żywo dyskutowaną sprawa wprowadzenia odznaki turystycznej P.Z.K. mającej być świadectwem osiągnięcia przez posiadacza odznaki pewnego minimum sprawności turystycznej i znajomości naszych szlaków wodnych.

W ogólnych zarysach odznaka turystyczna P.Z.K., wzorowana jest na niedawno przez P.Z.N wprowadzonej odznace górskiej. Nim zaznajomię Sz. czytelników z szczegółami projektu parę założeń.

Celem odznaki jest wyróżnienie osób uprawiających stale, systematycznie i racjonalnie turystykę wodną. Przez nadawanie odznak P.Z.K. pragnie budzić zainteresowanie do turystyki wodnej, zachęcać do utrzymania sprawności turystycznej do późnego wieku, podnieść poziom techniczny uprawianej turystyki i propagować polskie tereny turystyczne.

Aby odznaka spełniła swój cel, musi być zdobywana w sposób rzetelny. Stąd płynie konieczność surowej kontroli. Z drugiej znów strony, zbytnia formalistyka może łatwo zniechęcić ubiegających się o odznakę.

Sposób więc zdobywania, weryfikowania i nadawania musi być jak najprostszy.

System prób stosowany przy zdobywaniu odznaki P.O.S., czy P.Z.N. nie da się tu zastosować. Turystyka wodna jest sportem indywidualnym, samotnym, w tem leży jej największa wartość i urok. Urządzanie więc zbiorowych spływów z kontrolerem mijałby się z założeniami turystyki wodnej. Projektowany system t. zw. przodowników (jak w odznace górskiej), którzyby uczestniczyli w wycieczce i każdorazowo wypełniali specjalne protokóły wycieczki, z tych też względów nie wydaje mi się szczęśliwy.

Cały sezon jeździć pod „okiem” skądinąd może najsympatyczniejszego „intruza”, aby zdobyć „mentol”, to ofiara zbyt wielka. Większość i to tych najrasowszych włóczęgów wyrzeknie się odznaki i całego obrzędu z jej uzyskaniem związanego.

Lecz spójrzmy w projekt regulaminu.

Odznakę otrzymać może każdy nieposzlakowany obywatel polski, który ukończył 17 rok życia i wypełnił warunki przewidziane regulaminem.

Odznaka ma 3 stopnie: bronzowy, srebrny i złoty.

Odznakę zdobywa się według kolejności stopni, których przeskakiwać nie można.

Odznakę można w ciągu roku zdobyć raz jeden, „awansować” z bronzowej na srebrną i dalej na złotą można, więc tylko kolejno rok po roku.

Punktuje się na odznakę wycieczki odbyte na składaku, kajaku szwedzkim kanadyjce na wiosłach lub pod żaglem (bez motoru). Wybór szlaków dowolny. P.Z.K. ustala corocznie tabelę do punktowania szlaków.

Odznakę danego stopnia zdobywa się o ile suma punktów wszystkich odbytych protokółowanych i zweryfikowanych przez P.Z.K. wycieczek, równa się lub przewyższa normę, która wynosi:

dla odznaki bronzowej 100 pkt.,
dla odznaki srebrnej 150 pkt.,
dla odznaki złotej 200 pkt. w ciągu jednago roku.

Odznakę srebrną można też uzyskać jeśli trzykrotnie zdobyło się odznakę bronzową (3×100 pkt.) (w ciągu paru lat — przerwy dopuszczalne).

Podobnie 3-krotnie uzyskując normy na oznakę srebrną automatycznie, awansuje się na „złotą”.

O ile w ciągu roku nie osiągnięto wymaganej normy na odznakę bronzową, to uzyskane punkty przepadają.

Do stwierdzenia danych dotyczących odbycia wycieczek określenia warunków, powołani są **przodownicy** wybrani z łona osób zaufania P.Z.K. Corocznie P.Z.K. ogłasza wykaz przodowników, wraz z obszarem na który rozciągają się ich uprawnienia.

Rozpatrywane i weryfikowane przez P.Z.K. są tylko wycieczki potwierdzone przez przewodników. Na notę wycieczki składają się: nota zasadnicza obliczona z listy szlaków, notę tę mnoży się przez „współczynniki trudności” — określający warunki „chwili” (atmosferyczne i wodne) przeciwny wiatr, deszcz, mgła, przybór i b. niska woda w/g skali:

warunki dobre = 1,
„ nieco trudne = 1.1,
„ trudne = 1.3,
„ b. trudne = 1.5.

Z kolei mnoży się, tak otrzymaną notę przez „współczynnik osobisty” według skali:

Mężczyźni: Lata	Nota	Kobiety: Lata	Nota
17—19	1.1	17—19	1.2
20—29	1.0	20—29	1.1
30—39	1.1	30—39	1.2
40—49	1.2	40—49	1.3
50—59	1.3	50—59	1.4
60 i wyżej	1.4	60 i wyżej	1.6

Nota wycieczki na dany dzień (t. zn. już pomnożona przez „współczynnik trudności”) po pomnożeniu przez „współczynnik osobisty” danego zawodnika daje notę ostateczną.

Do noty tej można dodać „premję” za przejazd (koleją, autem, statkiem it. p.) licząc 1 pkt. za każde 100 km. przejazdu do 1000 km. i 2 pkt. za każde 10 km. ponad 1000 km., przyczem liczy się zarówno dojazd jak i powrót od miejsca zamieszkania.

Przykład. Pan lat 42 z pod Krakowa przybył na Wileńszczyznę objechał jez. Narocz, a potem Naroczankę i Wilję spłynął do Wilna.

Obliczenie:

jez. Narocz (43 km., 9 km. na 1 pkt.) = 4.8 pkt.



Jezioro Partęczyny.
Fot. prof. J. Rylski.

Naroczanka (77 km., 10 km. na 1 pkt.) = 7.7 pkt.
Wilja 32 km. po 10 km. na 1 pkt.
166 km. po 9 km. na 1 pkt.
= 34.1 pkt.

Współczynnik „chwili" wynosił 1.1 więc nota zasadnicza wzrośnie

34.1 × 1.1 = 37.5 pkt.

Współczynnik osobisty (42 lata = 1.3)

37.5 × 1.3 = 48.7 pkt.

Za przejazd należy się premja od 1730 km., która równa się:

10 × 1 pkt. = 10 pkt.
7 × 2 pkt. = 14 pkt.
Razem 24 pkt.

Nota ostateczna wynosi zatem:

48.7 + 24 = 72.7
okrągło = **73 pkt.**

O ile w związku z danym przejazdem odbyto kilka wycieczek, premję stosować można tylko jednorazowo.

Dla każdej wycieczki przodownik sporządza protokół (cena 50 gr. na koszty kartoteki i ewidencji), który po obliczeniu winien być w ciągu 16 dni przesłany do weryfikacji do P.Z.K.

P.Z.K. prowadzi ewidencję wycieczek na odznakę, gromadzi protokóły każdego zawodnika zosobna w ciągu całego sezonu, a po sezonie ogłasza listę odznaczonych.

Weryfikowane są wycieczki ponad 20 km.

W razie wielokrotnego przejechania danego szlaku zalicza się za drugi przejazd 66²/₃% zdobytych pkt., za trzeci 50%, czwarty i następne nie są już punktowane.

Punktacja szlaków uwzględnia, trudności i wartość turystyczną szlaku. Wody stojące są punktowane lepiej niż spływające.

Np dla rzeki typu górnego Dunajca 1 pkt. — liczy się za każde 6 km., dla środkowego za każde 7 km., dla dużych jezior i rzek nizinnych o dużej wartości turystycznej 1 pkt. za 8 km., dla małych jezior, kanałów, trudniejszych ,lub ciekawszych rzek 1 pkt. za 9 km. za łatwe rzeki nizinne po 1 pkt. za każde 10 km.

Szczegółową tablicę punktacyjną szlaków ogłasza corocznie z początkiem sezonu P.Z.K.

Takie są zarysy projektu odznaki turystycznej P.Z.K. w obszernem streszczeniu projektu regulaminu.

A teraz zastrzeżenia.

O przodownikach i wynikających stąd objekcjach wspomniałem wyżej.

Z kolei zajmę się protokółami.

W myśl projektu nieszczęsny kandydat do odznaki musi wielokrotnie pisać do P.Z.K., przesyłać protokóły, ponosić opłaty za nie, jak i za przesyłkę.

Obawiam się, że to dostatecznie odstraszy amatorów odznaki.

Proponowałbym procedurę inną. Kandydat do odznaki nabywa raz na rok w klubie dzienniczek pokładowy, w którym sam prowadzi ewidencję swoich wycieczek, notując daty, trasę, warunki.

Prawdziwość danych stwierdza klub P.Z.K. na podstawie przedstawionych zaświadczeń pobytu, fotografji i t. p.

Po sezonie dzienniczki wędrują do obliczenia do klubu, gdzie „mąż zaufania" P.Z.K. oblicza „sezon" każdego kandydata.

W razie osiągnięcia norm na odznakę przesyła podliczone dzienniczki do P.Z.K. do weryfikacji.

W związku ze skasowaniem kontrolerów-przodowników wysuwa się sprawa rzetelnego korzystania ze „współczynników chwili".

Sądzę, że abonowanie przez P.Z.K. mapek synoptycznych P.I.M. pozwoliłoby łatwo skontrolować prawdziwość danych o pogodzie.

Możnaby również współczynnik ten wogóle skasować. Rzecz do dyskusji. Osobiście proponowałbym na jego miejsce „współczynnik pory roku". Według poniższej skali.

Za wycieczki przedsiębrane wczesną wiosną

	do 1.IV	— 1.4
od 1.IV	— do 30.IV	— 1.2
od 1.V	— do 31.VIII	— 1.0
od 1.IX	— do 30.IX	— 1.2
po 1.X		— 1.4

Tabela punktacyjna powinna prócz wód leżących na terenie Polski w jej granicach politycznych, uwzględniać również wody dostępne nam na mocy konwencji w Czechosłowacją.

Po wprowadzeniu pewnych poprawek i uproszczeń do proponowanego projektu, mam nadzieję, że odznaka ma szanse na zyskanie niemniejszej popularności niż odznaka P.Z.N., czy strzelecka.

Sądzę, że liczne już dziś rzesze włóczęgów i wygów, wezmą żywy udział w dyskusji na temat odznaki, dzieląc się swemi spostrzeżeniami na łamach „Sportu Wodnego" z ogółem czytelników.

Być może z dyskusji wyłoni się projekt doskonalszy, który pozwoli obecny ulepszyć.

Odznaka wejdzie w życie od 1934 roku.

Czasu niewiele, dość jednak na to aby projekt gruntownie rozpatrzyć i przemyśleć.

A. Heinrich.

Sportowy Klub Pocztowy w Bydgoszczy.

Dnia 24 września r. b. odbyły się na torze w Brdyujściu pierwsze regaty wewnętrzne młodego, od dwóch miesięcy zaledwie istniejącego Sportowego Klubu Pocztowego. Miały one dać kierownictwu obraz posiadanego materjału, a zawodnikom chrzest regatowy.

Odbyło się 5 biegów z udziałem 50 zawodników, którzy wykazali dobre wytrenowanie i doskonałą sprawność w wiosłowaniu. Wyniki techniczne — następujące:

Bieg czwórek półwyścigowych panów na 1.700 m.: z trzech startujących osad, pierwsze miejsce zdobyła osada pod sterem p. Wolfmana w czasie 7,08; skład załogi pp.: de Lorm, Ciepielowski, Dąbrowski i Wąsowski.

Bieg czwórek półwyścigowych pań, na 800 m.: z trzech startujących osad, pierwsze miejsce zajęła osada pod sterem p. Kieconiówny, w czasie 3,02; skład załogi pp.: Ganasińska, Wróblowa, Faustyniakówna, Krygierówna.

Bieg kajakowy panów, na 800 m.: startowały trzy kajaki, z których pierwsze miejsce zajęła osada pp. Burzycki, Balcerzak, w czasie 7,45.

Bieg kajakowy panów (senjorów) na 800 m.: startowały trzy kajaki, pierwsze miejsce zdobyli pp.: Kamrowski, Juszczakiewicz w czasie 7,22.

Bieg kajakowy osad mieszanych na 500 m.: startowały 4 kajaki, pierwsze miejsce pp. Gbiorczykówna, Cackowski.

S.K.P., mimo krótkiego swego istnienia, rozwija się wspaniale, brał już udział w regatach kobiecych, a pierwszy swój występ uwieńczył zwycięstwem nad załogą warszawską i gdańską.

Ochrona wód

Do wielkiej rzeszy t. zw. wodniaków, czyli ludzi związanych sportowo lub zarobkowo z wodą, docierają od dłuższego czasu wieści, że gdzieś, w jakichś urzędach, przy jakichś biurkach powstają jakieś projekty, jakieś rozporządzenia, zmierzające nie już do ograniczenia swobody żywiołu wodnego, ale i swobody ludzi w korzystaniu z wody. Wiadomości te są zazwyczaj nieścisłe. Tylko nieliczne grono z pośród wodniaków wie dokładnie, „co się święci" na wodach naszych, jakie istotnie zmiany zaszły. Poniżej podajemy informacje najbardziej interesujące ogół sportowców wodnych.

Konstytucja wodna. Wody polskie otrzymały nareszcie swoją konstytucję. Składają się na nią wydana już w r. 1928 ustawa wodna, zajmująca się wodą, jako drogą i źródłem energji, oraz znacznie przewyższająca ją donioslością ustawa z 7 marca 1932 roku o rybołówstwie, traktująca wodę, jako środowisko życia, regulująca prawa i obowiązki ludzi wobec wody żywej.

Ustawa o rybołówstwie zamierza dokonać zmiany w stosunku ludności do wód otwartych, ale tylko ludności b. Kongresówki i ziem wschodnich, gdyż ludność innych dzielnic państwa przeżyła te zmiany wskutek ustaw wprowadzonych tam jeszcze pod koniec XIX wieku. Nowa ustawa jest jednolita dla całego państwa i wbrew rozpowszechnionym wiadomościom obowiązuje wszędzie na całym obszarze Rzeczypospolitej — z wyjątkiem województwa śląskiego — już od dnia 25 maja 1932 r.

Wody otwarte i zamknięte. Dzieli ona przedewszystkiem wody na otwarte i zamknięte. Za otwarte uważa: 1) rzeki, rzeczki, strumienie, czyli naturalne łożyska wód, przydatne dla przepływu ryb, 2) sztuczne i naturalne ich odgałęzienia, łachy, kanały, a także jeziora i stawy, o ile posiadają one stałe lub okresowo powtarzające się połączenia z rzekami, 3) jeziora, należące do kilku właścicieli, nie jednego. Wszystkie inne wody uważa za zamknięte i do gospodarki niemi się nie wtrąca.

Ustawa znosi całkowicie wolność postępowania ludzi w stosunku do wód otwartych. Ludność nadrzeczna, w wielu miejscowościach uważająca się za właścicieli wody i prawa rybołówstwa, wszyscy rybacy, wędkarze, turyści wodni (kajakowcy, wioślarze) tracą dotychczasową swobodę łowienia ryb.

Podział na obwody. Wody otwarte muszą być podzielone na samowystarczalne i samodzielne obwody rybackie, te zaś będą przez starostwo oddawane w dzierżawę na podstawie przetargu. Prawo połowu ryb posiadać będzie tylko dzierżawca oraz ci, którzy otrzymają od niego zezwolenie, zatwierdzone przez odpowiednie starostwo.

Podział na obwody rybackie dokonywany jest etapami. Na I czerwca b. r. podzielona została cała Wisła oraz jej lewobrzeżne dopływy, położone na obszarze województwa kieleckiego, z wyjątkiem Pilicy. Do końca b.r. ma być przeprowadzony podział następujących wód otwartych na obwody rybackie:

a) wszystkich dotąd niepodzielonych dopływów Wisły, z wyjątkiem Wieprza oraz lewobrzeżnych dopływów, położonych na obszarze woj. pomorskiego,

b) Bugu i jego dopływów z wyjątkiem Krzny oraz lewobrzeżnych dopływów, położonych na obszarze woj. poleskiego,

c) Narwi i jej dopływów, z wyjątkiem Biebrzy i Wkry,

d) Noteci oraz jej dopływów,

e) dwóch dopływów Niemna — Sajdzienki i Brażoły,

f) całego dorzecza Dźwiny z wyjątkiem Dzisny,

g) górnej Prypeci, Wyżenki oraz kanału Turskiego.

Karty wędkarskie. Ci, którzy chcieliby łowić ryby na wodach otwartych, podzielonych już na obwody rybackie, muszą wpierw zdobyć przepisowe karty rybackie (zawodowcy) lub karty wędkarskie (sportowcy). Rybołówstwo na wodach zamkniętych nie wymaga żadnych kart, na wodach otwartych, ale jeszcze niepodzielonych na obwody, wymaga ustawa kart wędkarskich **tymczasowych** (w praktyce nikt ich otrzymać nie może).

Jak zdobyć kartę wędkarską? Potrzeba: 1) otrzymać pozwolenie piśmienne dzierżawcy obwodu rybackiego, 2) opłacić w urzędzie skarbowym składkę „na cele ogólnego zagospodarowania rybackiego wód otwartych i obrony rybołówstwa od szkód", 3) wnieść podanie do starostwa z załączeniem pozwolenia dzierżawcy i kwitu urzędu skarbowego.

Pozwolenie dzierżawcy może być wydane na okres półroczny, roczny lub trzyletni. Starostwo może tego pozwolenia nie zatwierdzić. Z otrzymaniem karty wędkarskiej połączone są następujące koszty: 1) opłata kosztów druku karty, 2) opłata stemplowa od podań, składanych w starostwie w wysokości 5 zł. 50 gr. za każdy załącznik, 3) składka na cele zagospodarowania rybackiego w wysokości: za kartę półroczną zł. 3, roczną zł. 6, trzechletnią zł. 15.

Kto chciałby łowić ryby na wędkę nie na jednym, lecz kilku obwodach, musi od dzierżawcy każdego poszczególnego obwodu otrzymać piśmienne zezwolenie i zwrócić się z niem do starostwa, na którego terenie obwód ten leży, z prośbą (może być ustna) o zatwierdzenie tego zezwolenia. Uiszcza pełną składkę tylko za pierwszy obwód, za każdy zaś następny opłaca 20% normalnej składki.

Zwolnieni są od wnoszenia podań i opłat stemplowych członkowie towarzystw wędkarskich, zrzeszonych w „Związku sportowych towarzystw wędkarskich" (Warszawa, Kopernika 30).

Ochrona ryb. Od dnia 30 grudnia 1932 roku ryby (i raki) w wodach otwartych znajdują się pod ochroną prawa. Tego dnia weszło w życie rozporządzenie z dn. 27.X. 1932 r., wydane na podstawie ustawy o rybołówstwie. Ustanowiło ono wymiary ochronne ryb i okresy



Na rzece Skarlince.
Fot. Dr. K. Klein.

ochrony. Nie wolno od tego dnia w Polsce poławiać ryb, które nie osiągnęły następujących wymiarów:

jesiotra — 100 cm., czeczugi — 40 cm., łososia — 35 cm., troci — 35 cm., pstrąga strumieniowego — 25 cm., pstrąga źródlanego — 25 cm., głowacicy — 40 cm., lipienia — 28 cm., siei — 40 cm., sielawy — 18 cm., sandacza — 35 cm., szczupaka — 28 cm., leszcza — 25 cm., cytry — 20 cm., brzany — 25 cm., świnki — 20 cm., lina — 18 cm., jazia — 20 cm., klenia — 20 c., wzdręgi — 15 cm., płotki — 15 cm., wyrozuba — 40 cm., węgorza — 35 cm.

Nie wolno łowić w następujących okresach ochronnych:

jesiotra — od 1 czerwca do 31 lipca, łososia i troci — od 1 października do 31 grudnia, pstrąga strumieniowego — od 15 października do 15 grudnia, pstrąga źródlanego — od 15 października do 15 grudnia, głowacicy — od 15 marca do 15 maja, lipienia — od 15 marca do 15 maja, siei — od 15 października do 31 grudnia, sielawy — od 15 października do 31 grudnia.

Oprócz tego wprowadzona została sześciotygodniowa wiosenna ochrona ryb, a mianowicie od 15 kwietnia do 31 maja (dla województw białostockiego, nowogródzkiego i wileńskiego od 1 maja do 15 czerwca). W tym okresie nie wolno łowić żadnych ryb t. zw. narzędziami ruchomymi (włoki, niewody, drygawice i t. p.), wolno jest natomiast na wędkę i narzędziami zastawnemi (żaki, skrzydlaki, więcierze i t. p.).

Poza tem nie wolno dokonywać połowu ryb wszelkich gatunków jakiemikolwiek (z wyjątkiem wędki ręcznej) narzędziami **w każdą niedzielę** od godz. 6 do godz. 20. Jest to t. zw. ochrona niedzielna.

Rozporządzenie to określa również wielkość oczek wszelkiego rodzaju sieci.

Wreszcie zabrania ono przewożenia, przesyłania, przenoszenia, kupowania, sprzedawania, wystawiania na sprzedaż ryb lub raków po upływie 5 dni od rozpoczęcia okresu ochrony, jak również ryb i raków, które nie osiągnęły ustanowionych wymiarów ochronnych.

Kary. Ustawa o rybołówstwie zaprowadziła między innemi różne kary. I tak np. grzywna 100 zł. grozi temu, kto łowi ryby, nie posiadając karty rybackiej lub wędkarskiej, 1000 zł. i areszt dwumiesięczny, kto łowi ryby w okresie ochrony wiosennej, kto zanieczyszcza wody w stopniu szkodliwym dla rybołówstwa, 3.000 zł. i areszt 3-miesięczny — kto do łowienia ryb używa materjałów wybuchowych, trujących lub odurzających.

Uwagi. Pożyteczne i doniosłe w zasadzie rozporządzenia, które dotychczas ukazały się w sprawie ochrony i zagospodarowania wód otwartych, będą bez wartości, o ile pozostaną na papierze, to znaczy, jeśli nie będą w praktyce wykonywane zarówno przez władze, jak ludność. Ludność trzeba stopniowo odzwyczaić od traktowania wód otwartych za niczyje, a ryb w nich żyjących za własność każdego, kto je złowi. Pewne przepisy ustawy są sformułowane zbyt nieżyciowo, aby mogły one całkowicie być wykonywane. Odnosi się to np. do wędkarstwa, któremu postawiono w pewnych punktach trudności niemożliwe do przezwyciężenia. W tej sprawie interwenjował już w ministerstwie rolnictwa, o ile wiemy, Polski Związek Kajakowców, C.I.F.W., Związek harcerstwa oraz Związek Sportowych Towarzystw Wędkarskich. Należy mieć nadzieję, że słuszne ich postulaty będą przyjęte i odpowiednie zmiany w przepisach dokonane.

S. O.

Z Yacht Klubu Polski

KOMUNIKAT.

Zamknięcie sezonu. Opuszczenie bandery na przystani Yacht Klubu Polski odbyło się dnia 15.X r. b. wieczorem bez żadnej specjalnej uroczystości.

Dyplomy Kapitanów i Sterników. Zarząd Oddz. Śródlądowego Y. K. P. stosownie do pisma P. Z. Ż. z dnia 20.IX r. b. za Nr. 469/33 podaje poniżej wykaz do wiadomości P. P. Członkom Y. K. P., którym zostały przyznane dyplomy kapitanów i sterników:

Kapitanów: Inż. Ernest Fryzendorf, Dr. Czesław Czarnowski, Dr. Feliks Hłasko.

Sterników morskich: Ignacy Piętnik, Lucjan Rola, Juljan Jackowski, Kazimierz Dębowski.

Sterników Śródlądowych: Ignacy Piętnik, Henryk Hoch, Maciej Rock, Michał Niedźwiałowski, Napoleon Rock, Jerzy Wysocki, Kazimierz Dębowski, Konstanty Lange, Stanisław Wysocki, Michał Marek, Lucjan Rola, Jan Chmielewski, Czesław Zakaszewski, Zygmunt Kożałowski i Piotr Bomas.

Po odbiór dyplomów należy zwrócić się do P. Z. Ż., ul. Krak. Przedm. 32, w poniedziałki między godz. 18—20.



Przystań Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku.

Polski Klub Morski. Zarząd Polskiego Klubu Morskiego pismem z dnia 6 września r. b. zawiadomił Yacht Klub Polski, że w r. b. nastąpiło złączenie Klubu Polskiego i Klubu Morskiego w Gdańsku we wspólny Klub pod nazwą: Polski Kub Morski w Gdańsku".

Celem nawiązania kontaktu z innemi Klubami w Polsce i zainteresowania społeczeństwa życiem Polonji Gdańskiej i podniesienia idei morza, cieszyłby się Zarząd Klubu, gdyby poszczególni członkowie Y. K. P. zechcieli przy sposobności pobytu w Gdańsku zaszczycić swoją obecnością zebrania towarzyskie w Klubie, mieszczącego się w Gdańsku przy Neugarten 7.

Zmiana godzin urzędowania Sekretarjatu Y. K. P. Zamiast jak dotychczas w soboty dodatkowo od godz. 19-ej do 20-ej Sekretarjat jest czynny w piątki o tym samym czasie.

Zamknięcie sezonu wioślarskiego.

Dnia 8 b. m. stosownie do kalendarza Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich odbyło się oficjalne zamknięcie sezonu wioślarskiego, a w niektórych miejscowościach Polski miało charakter nawet dość uroczysty, połączony z defiladą łodzi i wyścigami długodystansowemi.

W Warszawie, liczącej obecnie dwadzieścia klubów wioślarskich, uroczystości zamknięcia przystani letnich nosiły charakter czysto wewnętrzny klubowy i opuszczenie flagi odbyło się w różnych godzinach. Mający się odbyć bieg długodystansowy ósemek nie doszedł do skutku wskutek jedynego zgłoszenia Robotniczego Klubu Sportowego „Prąd", który jakkolwiek nie tak dawno istnieje— przejawia godną naśladownictwa energję i zapał do pracy.

W Krakowie, na zakończenie sezonu Oddział Wioślarski Sokoła zorganizował klubowe regaty na dystansie 13 km. Kraków — Bielany — Kraków (6,5 km. pod prąd, 6,5 km. z prądem). Bieg w tym roku odbył się na czwórkach wyścigowych. W biegu zwyciężyła osada: Wł. Długoszewski, J. Ochalski, N. Drobniak, E. Tarczałowicz, st. L. Trzciński w czasie 1:05:15.6. 2) Osada: L. Poje, K. Flizak, A. Węgrzyn, E. Gorączko, st. J. Długoszewski 1:10:22.4.

W Bydgoszczy, jak zwykle zamknięcie sezonu odbyło się bardzo uroczyście, poprzedzone defiladą wszystkich klubów wioślarskich do kościoła na uroczyste nabożeństwo, poczem ze sztandarami udano się do kolejowego Klubu Wioślarskiego, który w r. b. był gospodarzem uroczystości.

Po okolicznościowych przemówieniach, opuszczenia flagi dokonał protektor wioślarstwa bydgoskiego gen. Thomme ,poczem odbyła się defilada łodzi. Wyścig długodystansowy nie doszedł do skutku ze względu na złe warunki atmosferyczne. Wieczorem odbyła się zabawa tańcująca dla wszystkich wioślarzy bydgoskich w kasynie cywilnym.

W Poznaniu, również uroczyście zakończono sezon na przystani Klubu Wioślarskiego z 1904 r. który był gospodarzem. W uroczystościach wzięły udział wszystkie kluby poznańskie oraz harcerze wodni. Następnie odbyły się wyścigi długodystansowe na przestrzeni Poznań pod prąd do Przylądka i zpowrotem. W wyścigu długodystansowym czwórek półwyścigowych zwycięstwo odniosła osada Trytona. W dwójkach podwójnych klepkowych zwycięstwo odniosła osada z Klubu W. 1904 r.

W Wilnie, zamknięcie przystani letnich było połączone z wyścigiem długodystansowym na trasie Werki — Wilno. W wyścigu czwórek wyścigowych o puhar I.K.C. pierwsze miejsce zdobył Wojskowy Klub S. W. „Śmigły" w czasie 25:04. Osada: Wasiukiewicz, Mikołajewicz, Hryniewski, Mróz, ster. Witkowski, 2) A.Z.S. Wilno—25:14. 3) W.K.S.W. „Śmigły" — 25:23. 4) Policyjny Klub Sportowy — 25.49.

W wyścigu na skróconym dystancie 5 klm. Wołokumpja — Wilno wzięły udział również osady pań. W wyścigu pań zwycięstwo odniosła osada A.Z.S. Wilno pod sterem Kojciechowiczówny.

Regaty Kolejowego Klubu Wioślarskiego w Bydgoszczy.

Na górnym odcinku Brdy odbyly się przed zakończeniem sezonu wioślarskiego wewnętrzne regaty klubowe które miały przebieg następujący:

Bieg 1 — czwórki półwyścigowe: 1 miejsce zajęła osada: Sadecki, Kęsy, K. Kuligowski, Wychucki i sternik Żakowicz w czasie 6:18.

Bieg 2 — czwórki półwyścigowe młodszych: 1 miejsce zajęła w czasie 6:19 osada: Zielewicz, Malicki, Mazurkiewicz i sternik Jankowski.

Bieg 3 — dwójki podwójne: 1 miejsce zajęła osada: Jarysz, Cywiński i sternik Fandrej.

Bieg 4 czwórki podwójne nowicjuszy: 1 miejsce zajęła w czasie 6:33 osada: Czarkowski, Żakowicz, Nikiel, Wojtkowiak i sternik Jankowski.

Bieg 5 kajaków — jedynki: 1) Krause 10:35; 2) Malicki 10:46.

Bieg 6 — czwórki podwójne senjorów: 1 osada: Malinowski, Nowacki, Golc, Wichrowski i st. Nikiel, czas 7,05.

Bieg 7 — kajaków podwójnych: 1) Olkiewicz, Nikiel 9:18, 2) Tobolewski, Krause 9:32.

Zakończenie sezonu sportów wodnych w Toruniu.

Na zakończenie sezonu odbyły się w Toruniu wyścigi kajaków i łodzi żaglowych, które miały przebieg następujący:

Kajaki pojedyncze turystyczne panów: 1) Boniewicz III druż. harc. — czas 8 m. 5,2 sek. 2) Wal. Szulc KKS; 3) Bartoszyński III druż. harc.

Kajaki pojedyncze wyścigowe panów: 1) Karniej KKT 8 m 1 s.

Kajaki podwójne panów: 1) Holweg-Tarnowski KKT. 7 m. 18,5 s..

Kajaki podwójne pań: 1) Dutkowska - Kryczyńska KKT. 8 m. 40 s.

Kajaki podwójne mieszane: Kryczyńska-Tarnowski, KKT. 7 m. 30.

Łodzie żaglowe: 1) Dejewski — Kaczmarek II druż. żegl. harc. na łodzi „Gryf" w czasie 13,40; 2) Jacobson—Podlesiński, Gimn. Kl. Wiośl. na łodzi „Sztrzała" w czasie 13,59.



Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.